

# Železničář

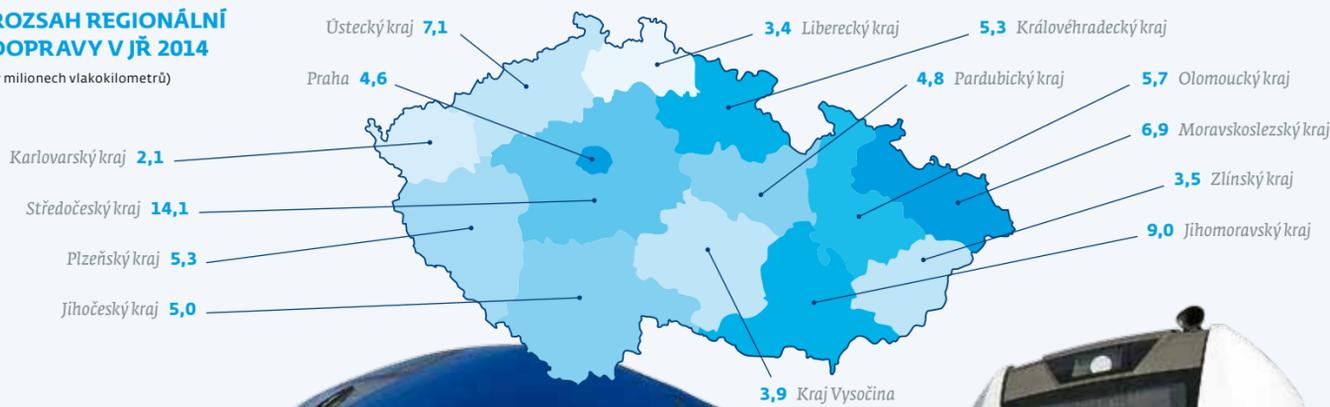
ČÍSLO 24 | ROČNÍK XX

ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY

5. PROSINCE 2013 | CENA 12 Kč

## ROZSAH REGIONÁLNÍ DOPRAVY V JŘ 2014

(v milionech vlakokilometrů)



## SLOUPEK

### Jdeme vstříc cestujícím i objednatelům spojů

Jezdit do práce nebo do školy vlakem se stalo v Praze a v jejím blízkém okolí samozřejmostí. Regionální spoje Českých drah se zařadily do standardní sítě veřejné příměstské dopravy – po bok autobusů, tramvají i metra. K popularitě vlaku jistě přispěly i takové faktory jako zkrácení jízdních dob nebo zavedení taktové dopravy – ve špičce na ně-



#### Alois Kašpar

Ředitel Krajského centra osobní dopravy Praha

kteřých relacích jen 10 minut. Neméně důležitou věcí, která ovlivnila každodenní návyky cestujících, se stalo zvýšení kvality našeho vozidlového parku. V případě KCOD Praha se jednalo především o nákup elektrických CityElefantů a motorových Regionov.

V průběhu jízdního řádu 2014 si proto naši cestující budou moci dopřát výhod kvalitních vozidel na drtivě většině spojů. V některých relacích pokrývají nové či modernizované jednotky 100 procent regionálních vlaků! Jedná se o úseky Praha – Český Brod – Kolín – Ledečko, Nymburk – Mladá Boleslav, Bakov nad Jizerou – Česká Lípa, Praha – Mladá Boleslav a Praha – Rudná u Prahy – Beroun. Na dalších úsecích tratí pokrýváme moderními vozidly téměř všechny vlaky: úseky Praha – Beroun, Praha – Benešov u Prahy, Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín nebo Kutná Hora – Zruč nad Sázavou.

Pravidelnými investicemi do vozidlového parku, často s finanční pomocí z dotačních programů EU, jsme dokázali, že chceme vyjít vstříc jak objednatelům regionálních spojů, tak především cestujícím. Věřím, že v příštích dvanácti měsících opět latku kvality ve spolupráci s kolegy ze SŽDC zase o něco zvýšíme.

FOTO: VĚRA RUBEŠ

## Jak se projeví jízdní řád 2014 v regionálních spojiích

V novém jízdním řádu vyjede v průměru 6 210 regionálních vlaků denně. České dráhy zajistí celkem 7 857 spojů v kategorii Os nebo Sp. Cestující se opět dočkají zvýšení kvality vozidlového parku. Přinášíme základní přehled změn v regionech. Podrobné informace získáte na stránkách [www.cd.cz](http://www.cd.cz) v sekci Tiskové zprávy a samozřejmě také v knižní či elektronické verzi jízdního řádu.

### PRAHA A STŘEDOČESKÝ KRAJ

1 V Praze vzroste rozsah objednané vlakové dopravy o 0,3 procenta. Regionální vlaky ujedou v době platnosti příštího jízdního řádu 4 571 071 kilometrů (tj. 12 558 denně). Ve Středočeském kraji zůstane objem dopravy na stejné úrovni jako v jízdním řádu 2013 – celkem 14 097 738 vlakokilometrů (tj. 38 730 denně). Nejpodstatnější změnou bude rozšíření počtu vlaků vypravovaných v době špičky mezi Prahou a Benešovem, Kladnem, Všetaty a Říčany. Na území obou krajů bude každý den v průměru vypraveno 2 122 regionálních vlaků ČD.

2 V pracovní dny pojedou nové spěšné vlaky – v 17.00 z Prahy do Benešova u Prahy a Táboru a ve 21.02 z Prahy do Hostivice a Kladna. Na trati mezi Prahou, Neratovicemi a Všetaty pojedou nové osobní vlaky na sedmou hodinu do Prahy; odpoledne bude rozšířen provoz spěšného vlaku z Prahy z pátku na všechny pracovní dny. Na konci ranní špičky v pracovní dny na-

bídnou České dráhy další pár vlaků mezi Prahou a Říčany.

3 Na trati Kolín – Týnec nad Labem (– Pardubice) pojedou osobní vlaky do Kolína s příjezdem v 6.22 o 17 minut dříve (nově v 6.05) a nepojede v neděli; naopak vlak s příjezdem v 7.20 do Kolína pojedou nově i v neděli. Osobní vlak s příjezdem do Kolína v 17.22 pojedou podle požadavků obcí denně, naopak vlak s příjezdem v 18.20 pouze v pracovní dny. Na trati Praha – Kolín se odpolední spěšné vlaky přesouvají z důvodu přetížení tratě o asi 30 minut.

4 Z Prahy Masarykova nádraží pojedou v pracovní dny ve 21.02 nový večerní vlak Sp 1906 do Kladna. Naopak první ranní vlak v pracovní dny z Prahy do Kladna s odjezdem ve 4.29 (Os 9806) nepojede. Na trati 162 v úseku Čistá – Kralovice původně nebyla nasmlouvána doprava, ale Plzeňský a Středočeský kraj nakonec objednal tři páry vlaků o víkendu.



v 17.32 (Os 737) bude ze Zádí nově prodloužen až do Berouna (příj. 18.44), kde bude přípoj na osobní vlak do Prahy.

6 Na trati 220 z důvodu neobjednání Jihočeským krajem nepojede první ranní vlak z Heřmaniček ve 4.22 směrem do Tábora a dále večerní vlaky po 22. hodině Tábor – Střezimíř – Benešov a Střezimíř – Tábor. V souvislosti s postupem stavebních prací a zrušení stanice Chotoviny budou některé vlaky posunuty až o 20 minut. Na trati 221 se vzhledem k časovému posunu dálkové dopravy výrazně mění i časy odjezdů regionálních vlaků. Spoj v základním taktu budou odjíždět z Prahy hl. n. v 7. a 37. minutu (dnes 19. a 49.). Straničkové vlaky budou ve špičkách pracovních dní odjíždět ve 20. a 50. minutu (dnes 29. a 59.). Příjezdy do Prahy hl. n. budou ve 26. a 56. minutu (dnes 35. a 5.). Straničkové vlaky přijedou v 15. a 45. minutu (dnes 23. a 53.). Na trati Sedlčany – Olbramovice dochází k úpravě časů odjezdů regionálních vlaků až o asi 30 minut.

### PARDUBICKÝ KRAJ

1 Celkový rozsah výkonů regionálních spojů bude shodný se stávajícím obdobím a pro rok 2014 činí 4,781 milionu vlakokilometrů. Průměrně vyjede v Pardubickém kraji 556 regionálních vlaků denně, přičemž v pracovních dnech bude vypravováno 613 vlaků, o víkendu jich pojedou 468.

2 Mezi hlavní novinky patří rozšíření počtu spojů z Pardubic na Poličsko a z Chocně do Litomyšle, dále zkrácení jízdní doby mezi Českou Třebovou a Zábřehem na Moravě a zavedení skibusu z Jablonného nad Orlicí do Čenkovic navazujícího na spěšný vlak z Pardubic. Kvůli přípravným pracem na zdvoukolejnění úseku Opatovice nad Labem až Stěblova bude upraven jízdní řád mezi Pardubicemi a Hradcem Králové. V roce 2014 SŽDC přestaví kolejiště ve stanicích Ústí nad Orlicí. Během přestavby budou od března do srpna 2014 všechny vlaky touto stanicí projíždět a rychlíky ČD náhradou zastaví v zastávce Ústí nad Orlicí město.

→ Pokračování na straně 2

## Pára ukončila nostalgickou sezonu na jižní Moravě

Prosluněná sobota 16. listopadu lákala na jižní Moravy k jízdě parním vlakem Českých drah. Zvláštní spoj směřoval z Brna na česko-rakouskou hranici a oslavil svojí jízdou 112. výročí tratě Břeclav – Lednice. Souprava se skládala z parní lokomotivy Šlechtičny 475.101 a devíti historických vozů 3. třídy včetně bufetového vozu s občerstvením a nabídkou výborných jihomoravských vín. Vlak vyjel z brněnského hlavního

nádraží do Lednice a během dne dvakrát svezl velké i malé zájemce mezi Lednicí a Břeclaví. Večer se pak vrátil do Brna. „Dnešní parní jízdu jsme pomyslně uzamkli provoz na této sezonní trati. Současné se jednalo o přípravu na oslavy 175. výročí příjezdu prvního vlaku na naše území. První vlak totiž přijel 6. června 1839 do Břeclavi z Vídně,“ říká ředitel KCOD Brno Pavel Karšulín, který se slavnostní jízdou zúčastnil. → Pokračování na straně 3

## JE ČAS NA PŘEDPLATNÉ ŽELEZNIČÁŘE PRO ROK 2014

Chcete mít aktuální přehled o dění ve Skupině České dráhy? Máte rádi svět železnice a kolejové dopravy? Zajímáte se o drážní historii? Předplatte si Železničáře na příští rok. Celkem vyjde 25 čísel vždy o 12 stranách.



Za 25 čísel Železničáře zaplatíte 300 Kč. Cena za číslo pro vás vyjde na 12 Kč, zatímco ve volném prodeji bude činit 15 korun. Jako bonus získáte 6 plakátů v průběhu roku a možnost koupit si nástěnný kalendář se snímky stanoviště a strojevedoucích za zvýhodněnou cenu 190 korun.

Pokud máte zájem o zasílání Železničáře i časopisu ČD pro vás, zaplatíte 450 Kč.

### JAK NÁS KONTAKTOVAT

Předplatné je možné objednat e-mailem na adresu [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz), telefonicky na čísle 972 233 090 nebo poštou na adresu: České dráhy, a.s., Železničář, nábr. Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1. Současní předplatitelé by v tomto čísle měli dostat složenku k úhradě. Pokud se tak nestalo nebo chtějí změnit údaje, platí výše uvedené kontakty i pro ně.

Děkujeme za Vaši přízeň

### Zdeněk Žák bojuje za návrat odborníků

Ministr dopravy v demisi odhalil své názory na dopravní politiku státu i situaci v resortu dopravy.

STRANA 3

### Stadlery na Vysočině po dvou letech provozu

Řada 841 vyjela na koleje již na podzim 2011. Jak moc se s ní cestující i zaměstnanci sžili?

STRANA 4

### Přestavba maďarského uzlu zpožďuje EC do ČR

Rekonstrukce stanice Vác na hlavní trati z Budapešti má negativní dopad na naše spoje.

STRANA 9

### 25 let pravidelného provozu Pendolina

Před čtvrtstoletím vyjely jednotky s naklápačnicí skříněmi v ostrém režimu.

→ VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



## PRO VÁS

## Výsledky voleb do dozorcí rady ČD

Hlavní volební komise ČD osvědčila a vyhlašuje výsledky voleb členů dozorcí rady Českých drah volených zaměstnanci:

1. Vladislav Vokoun	5 635 hlasů
2. Antonín Leitgeb	3 930 hlasů
3. Jindřich Hlas	2 804 hlasů
4. Jaroslav Vincour	2 701 hlasů
5. Jarmila Shejbalová	1 303 hlasů
6. Robert Benda	1 202 hlasů
7. Aleš Košťál	1 053 hlasů
8. Jan Kadečka	737 hlasů

Na základě nejvyššího dosaženého počtu hlasů byli zvoleni členy dozorcí rady Českých drah Vladislav Vokoun a Antonín Leitgeb. Účast dosáhla 71,22 procenta. Celkem přišlo odevzdat hlas 11 200 zaměstnanců ČD z celkového počtu 15 726 oprávněných voličů. Volby se konaly ve dnech 18. až 21. listopadu.

## Výsledky voleb do dozorcí rady ČD Cargo

Z celkového možného počtu 7 777 zaměstnanců oprávněných volit se voleb zúčastnilo 4 697. Volební účast činila 60,4 procenta. Ze šesti navržených kandidátů byli do dozorcí rady zvoleni s účinností od 1. 1. 2014 dva zástupci nominovaní podnikovým výborem Odborového sdružení železničářů ČD Cargo: Radek Nekola a Jindřich Nohal. Oba zástupci působili na těchto pozicích i v předchozím volebním období. Volby proběhly (stejně jako v případě Českých drah) ve dnech 18. až 21. listopadu.

Výsledky voleb do dozorcí rady:

1. Radek Nekola	2 390 hlasů
2. Jindřich Nohal	1 185 hlasů
3. Vladislav Pouzar	953 hlasů
4. Milan Mikeš	776 hlasů
5. Jan Zahula	772 hlasů
6. Jindřich Bek	361 hlasů

Radek Nekola (ročník 1964) je zaměstnancem ČD Cargo se zařazením v SOKV Ústí nad Labem, kde pracuje jako mechanik motorových lokomotiv a motorových vozů. V současnosti je dlouhodobě uvolněn pro výkon funkce předsedy podnikového výboru OSZ ČD Cargo. Jindřich Nohal (ročník 1953) je zaměstnancem ČD Cargo se zařazením v provozní jednotce Řízení provozu Česká Třebová, kde pracuje jako ústřední dispečer.

## NABÍZÍME

## Pro cestu na vánoční trhy v Drážďanech

Také v letošním roce o víkendech v době adventu jezdí populární spoj Vánoční kometa z Ústí nad Labem do saské metropole. Vlak se letos skládá z deseti vozů klasické stavby a zastavuje ve stanicích Děčín hl. n., Bad Schandau a pak až v Drážďanech. Spoj podle současného jízdního řádu odjíždí z Ústí nad Labem v 9.15 (ve dnech 7., 8. a 14. prosince) a do Drážďan přijíždí v 10.20 h. Na zpáteční cestu se vydává v 15.54 s příjezdem do Ústí v 16.59. Podle nového jízdního řádu Vánoční kometa opouští Ústí nad Labem (ve dnech 15., 21., a 22. prosince) v 9.18 a Drážďany v 16.00. Jedná se o osobní vlak, ve kterém lze proto použít jednodenní síťovou jízdenku Labe-Elbe (200 korun pro jednoho cestujícího nebo 400 korun pro 2–5 cestujících; nelze koupit v předprodeji).

Až do 22. prosince mohou cestující rovněž využít pro cestu do hlavního města Saska výhodnou jízdenku ČD Tip Advent v Drážďanech. Za zpáteční doklad zaplatí 16 eur (440 korun). Jízdenky je možné zakoupit ze stanic Praha hlavní nádraží nebo Praha-Holešovice. Jsou zpáteční, vychází z ČR, a platí (ve 2. třídě) pro cestu tam pouze ve spojích EC 178 nebo EC 176 (s odjezdy z Prahy hl. n. v 6.29, resp. 8.29). Cesta zpět je možná všemi vlaky EC v týž den do 24.00 hodin. Nákup jízdenek je potřeba provést vždy nejpozději tři dny před odjezdem. Upozorňujeme, že o nabídku je velký zájem a již bylo vyčerpáno na 60 procent kontingentu. **(hop)**

→ Pokračování ze strany 1

3 Od nového jízdního řádu bude na většinu vlaků mezi Českou Třebovou a Zábřehem na Moravě nasazen moderní motorový vůz řady 841 RegioSpider. Díky tomuto vozidlu, které při jízdě po koridoru využije svou maximální rychlost 120 km/h, dojde k významnému zkrácení jízdní doby asi o 10 minut.

4 V úseku Heřmanův Městec – Prachovice (trať 015) nově pojedou pravidelné spoje celoročně, dopravu v pracovní dny zajistí tři páry vlaků. V letní sezoně o víkendů budou v tomto úseku vypravovány další dva páry spojů.

5 Na trati z Pardubic do Hradce Králové začne v úseku Stěblová – Opatovice nad Labem modernizace tratě, která znamená dočasné prodloužení jízdních dob. Podle projektu SŽDC bude vybudována druhá kolej, modernizovány zastávky a stanice, zabezpečovací zařízení a zvýšena rychlost až na 160 km/h. Předpokládáné ukončení stavby je podzim 2015. Z těchto důvodů bude mírně snížen počet vlaků mezi Hradcem Králové a Pardubicemi, spěšné vlaky Trutnov – Pardubice budou ukončeny v Hradci Králové. Návnost do Pardubic bude vždy zajištěna osobním vlakem (pokždě jednotka RegioPanter).

## KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ

1 Rozsah objednávané vlakové dopravy v Královéhradeckém kraji oproti předchozímu grafikonu mírně klesne o 1,8 procenta. Regionální vlaky objednané Královéhradeckým krajem ujedou v jízdním řádu 2014 celkem 5,282 mil. vlakových kilometrů, denně vlaky ujedou 14 470 kilometrů. Celkem České dráhy nabídnou 680 regionálních spojů. V pracovní den jich bude jezdit 606, v sobotu 451 a v neděli 431.

2 Mezi hlavní novinky bude patřit změna dopravního modelu a rozšíření provozu spěšných vlaků mezi Broumovem, Náchodem a Starkoč a dále nasazení dalších dvou nových jednotek RegioPanter mezi Jaroměří, Hradcem Králové a Pardubicemi. V souvislosti se stavebními pracemi na plánovaném zdvoukolejnění úseku mezi Opatovicemi nad Labem a Stěblovou bude upraven jízdní řád mezi Hradcem Králové a Pardubicemi a s výlukovou činností bude potřeba počítat také během přestavby stanice Týniště nad Orlicí a úseku Týniště nad Orlicí – Castolovice – Rychnov nad Kněžnou.

3 Zásadní změna se týká severní části tratě 026, kde bude v úseku Broumov – Náchod – Starkoč rozšířen provoz spěšných vlaků na hodinový interval s přípoji směrem do Hradce Králové. Na osobních a spěšných vlacích na trati 031 Jaroměř – Hradec Králové – Pardubice budou nasazeny další dvě elektrické jednotky řady 440 RegioPanter. K novému jízdnímu řádu budou v provozu celkem čtyři jednotky pořízené s podporou EU. Na úseku Hradec Králové – Pardubice lze čekat drobná omezení v souvislosti s modernizací tratě (viz Pardubický kraj).

## LIBERECKÝ KRAJ

1 Rozsah vlakové dopravy, kterou Liberecký kraj objedná v novém jízdním řádu u Českých drah, klesne oproti současnému grafikonu zhruba o 8,9 procenta. Důvodem tohoto poklesu je zejména dočasné neobjednání regionálních vlaků v úseku Liberec – Jablonné v Podještědí, které je důsledkem poničení tratě mezi Křižany a Rynolticemi červnovou povodní. Méně vlaků pojedou také mezi Libercem a Vestcem u Liberce a mezi Turnovem a Rovenskem pod Troskami.

2 Pozitivní novinkou bude rozšíření provozu posledního páru dálkových vlaků mezi Libercem a Ústím nad Labem, které jezdí od letošního září ve vybrané dny v týdnu a od poloviny prosince opět pojedou denně. Cestující začne vozit nový přímý spoj z Nového Boru do Mladé Boleslavi.

3 Regionální vlaky ČD ujedou v období platnosti jízdního řádu 2014 celkem 3,404 mil. kilometrů, z toho 1,436 mil. na Jizerskohorské železnici. V pracovní den pojedou v Libereckém kraji 445 regionálních vlaků ČD, o víkendů 396 regionálních.

## KARLOVARSKÝ KRAJ

1 České dráhy vypraví v kraji každý den 247 regionálních vlaků, které denně ujedou v průměru 7 538 kilometrů, ročně pak 2,088 milionu kilometrů. S platností od nového jízdního řádu jezdí na regionálních spojích pravidelně motorové jednotky RegioShark (60 procent všech vlaků!), a to především na hlavní trati Mariánské Lázně – Cheb – Karlovy Vary – Chomutov – Most. Ve stanicích Cheb, Karlovy Vary a Klášterec nad Ohří bude zrušena většina přestupů – vlaky jsou vedeny jako přímé. Motorové jednotky budou jezdit také na spojích v úseku Cheb – Aš město (– Hranice v Čechách) a Cheb – Luby u Chebu. V pracovní dny bude RegioShark nasazen na jednom páru vlaků také na trati Karlovy Vary – Johanngeorgenstadt. RegioSharky spolu s Regionovými zajistí asi 90 procent všech regionálních spojů v Karlovarském kraji.

2 Karlovarský kraj objedná spoje z Krásného Jesu do Horního Slavkova-Kounice a zpět. Novinkou je, že spoje pojedou jako přímé vlaky po trase Rakovník – Žlutice – Horní Slavkov-Kounice a zpět. Tyto vlaky pojedou od 19. dubna do 28. září o sobotách, nedělích a ve svátky.

3 Na rámečce objednávký ČD zavedou v pracovní dny spěšný vlak Sp 1691 Cheb – Karlovy Vary (– Chomutov) jako přímé spojení do Prahy hl. n. (z Chomutova vlak pokračuje jako R 603).

## ÚSTECKÝ KRAJ

1 V kraji zůstává po delší době na všech tratích stejný model jízdního řádu, na některých tratích dochází jen k minutovým úpravám. Nový jízdní řád začne platit na trati Děčín – Rumburk, a to od 1. července 2014, kdy se očekává otevření železničního přechodu Dolní Poustevna – Sebnitz. Počet vlakových kilometrů dosáhne 7,076 milionu, denně to znamená 23 351 vlakových kilometrů (téměř stejný rozsah jako v letošním roce). V Ústeckém kraji pojedou 714 osobních vlaků a 34 spěšných vlaků.

2 Z důvodu pokračování nepředpokládané výluky od 5. června 2013, kdy došlo v okolí zastávky Dobkovičky k sesuvu velkého množství zeminy a deformaci železniční tratě, zůstává v úseku Lovosice – Raeděčín zavedena náhradní autobusová doprava. Náhradní autobusy zastavují i na zastávkách, které jsou v jízdním řádu uvedené v závorce; tyto zastávky nejsou tarifním bodem ČD. Cestující, kteří nastoupí v této zastávce, zaplatí jízdné z předchozí stanice ČD; cestující jedoucí do této zastávky zaplatí jízdné do následující stanice ČD. Současný první ranní vlak Os 6143, který jede z Chotiměř ve 4.37 do Lovosic, již v novém jízdním řádu, kdy jezdí v tomto úseku náhradní autobusy, nebyl objednan.

## PLZEŇSKÝ KRAJ

1 Regionální spoje ujedou na území kraje v příštím jízdním řádu 5 264 235 kilometrů, což představuje redukcí o 5,6 procenta ve srovnání s minulým rokem.



**TISKOVÁ KONFERENCE.** Hlavní změny představili generální ředitel ČD Dalibor Zelený (uprostřed) a jeho náměstek Michal Štěpán (vpravo). FOTO VÁCLAV RUBEŠ

2 Zcela nový koncept jízdního řádu na trati Plzeň – Domažlice vychází z nasazení nových motorových jednotek RegioShark. Sníží se počet průjezdných vlaků do Bavorska. V úseku Špičák – Železná Ruda-Alžbětin (– Plattling) pojedou dva páry denně. Rovněž v úseku Domažlice – Furth im Wald budou jezdit dva páry příhraničních regionálních vlaků denně. V obou případech je důvodem redukce nízké využití v minulých letech. Původně jezdilo na každém přechodu šest párů regionálních vlaků.

3 Jednotky RegioShark začnou nově jezdit o sobotách a nedělích také na některých spojích na trati Plzeň – Žatec a Rokycany – Plzeň – Mariánské Lázně. Celkem čtyři soupravy s řídicím vozem řady Břhřpvee (Sysse) budou jezdit v úseku Mariánské Lázně – Plzeň hl. n. – Rokycany – Ždice (– Beroun). Sníží se tak počet přestupů ve stanicích Plzeň hl. n.

4 Pokračují intenzivní práce na přestavbě železniční stanice Plzeň hlavní nádraží. V novém jízdním řádu k tomu ještě dojde k zahájení rekonstrukce 3. koridoru Rokycany – Chrást u Plzně. Stavba se uskuteční za plného provozu, z tohoto důvodu zůstal nový jízdní řád v úseku Rokycany – Chrást u Plzně koncipován pro jednokolejní provoz.

## JIHOČESKÝ KRAJ

1 Denně vypraví České dráhy v Jihočeském kraji v průměru 351 vlaků, v pracovní dny je to 306 vlaků, o víkendech 177 spojů. Objem regionální dopravy v jízdním řádu 2014 představuje v jízdním řádu 4 995 115 vlakových kilometrů.

2 Nový jízdní řád přinese nasazení čtyř RegioPanterů na lince Strakonice – České Budějovice – České Velenice. Jihočeský organizátor dopravy JIKORD neobjednal osobní železniční dopravu na trati Čičovice – Týn nad Vltavou.

3 Na trati 199 bude nově jezdit přímý školní vlak České Budějovice – Gmünd NÖ (přij. v 7.35) určený pro přepravu českých studentů do střední školy v Rakousku.

4 Na trati z Tábora do Bechyně úprava časů přípojních vlaků v Táboře umožní návrat elektrické vozby. Nově bude jezdit RegioPanter na přímém spěšném vlaku z Českých Budějovic (odj. 15.01) přes Jindřichův Hradec do Popelína. V opačném směru pojedou RegioPanter na ranním spěšném vlaku s příjezdem do Českých Budějovic v 6.55. Na trati 227 bude nově zajižet RegioSpider z Vysočiny (až do stanice Slavonice).

## KRAJ VYSOČINA

1 Regionální vlaky v Kraji Vysočina ujedou v období platnosti jízdního řádu 2014 celkem 3,913 milionu kilometrů. V porovnání s letošním rokem je rozsah regionální dopravy přibližně stejný. České dráhy vypraví na Vysočině v pracovní dny v průměru 382 regionálních spojů, o sobotách 244 a nedělích 238, což představuje v průměru 338 vlaků denně.

2 Od 15. prosince zajistí tři motorové vozy RegioSpider všechny vlaky mezi Kostelcem u Jihlavy a Slavonicemi. Na této trati je také výrazný posun sobotního večerního vlaku z Kostelce u Jihlavy (Os 28329). Nově bude tento vlak odjíždět o 45 minut dříve, tedy v 19.10 (v trase vlaku Os 28327 jedoucího v pracovní dny). Úprava odjezdu byla provedena v návaznosti na zrušení přípoje rychlíku v Kostelci.

3 Motorové jednotky Regionova, které původně obsluhovaly trať 227, přejdou na trať z Okříšek do Znojma, kde zajistí 100 procent všech spojů a nahradí tak staré motorové vozy řady 810 s přívěsnými vozy.

s příjezdem do Znojma v 8.34 a ze Znojma v 8.56 i v sobotu (dosud jezdí vyjma soboty).

## OLOMOUCKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky v Olomouckém kraji ujedou v roce 2014 asi 5,7 milionu vlakových kilometrů. České dráhy vypraví v rámci kraje v pracovní dny průměrně 576 osobních a spěšných vlaků, v sobotu 448 a v neděli 431.

2 S nasazením třetí elektrické jednotky RegioPanter do Olomouckého kraje se vytvoří nová páteří linka z Nezamyslic přes Prostějov a Olomouc do Šumperka. Všechny tři jednotky obsluží na této lince téměř 43 procent spojů.

3 V souvislosti s probíhající modernizací stanice Olomouc hl. n., při které dojde ke stavebním úpravám na infrastruktuře, lze očekávat částečná omezení při provozu – uzavření hlavního podchodu a případná zpoždění vlaků kvůli výlukové činnosti.

4 Mezi Olomoucí a Prostějovem vyjedou v pracovní dny, vyjma školních prázdnin, dva páry nových spěšných vlaků Plumlov a Kosíř. Z Olomouce do Prostějova odjedou ve 14.07 a 16.07, v opačném směru z Prostějova v 15.35 a 17.35 h.

5 V průběhu roku 2014 se předpokládá zařazení úseku Olomouc hl. n. – Hrubá Voda do Integrovaného systému Olomouckého kraje.

## MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky v Moravskoslezském kraji ujedou v roce 2014 celkem 6,94 milionu vlakových kilometrů. České dráhy vypraví v rámci kraje denně 28 spěšných a 706 osobních vlaků.

2 Na tratích 321 Ostrava-Svinov – Český Těšín a 323 Ostrava – Valašské Meziříčí dojde z technologických důvodů (předpokládané výluky) a z důvodu zachování přípojů k pětiminutovému posunu taktu spěšných a osobních vlaků. Osobní vlaky mezi Opavou a Ostravou-Svinovem zůstanou v dnešních časových polohách.

3 Na trati 325 Studénka – Veřovice bude ujedou v provozu nová zastávka Sedlnice, která se nachází asi 1 km blíže ke Studénce v porovnání se současnou stanicí a bude i blíže k obci Sedlnice. Zastávka byla vybudována před novým odbočením tratě na letiště v Mošnově. Dnešní stanice Sedlnice bude sloužit jako výhybna a vlaky zde již nebudou zastavovat.

4 Ve stanicích Český Těšín bude během roku 2014 probíhat přestavba a modernizace. Z tohoto důvodu se prodlouží přestupní doba od vlaků z/do Frýdku-Místku na 6 minut. Připoje ve směru do/ z Třince jsou zachovány, naopak do/z Havířova nejsou většinou navázány.

5 Z důvodu dokončené modernizace nádraží ve Frýdlantě nad Otavou jsou nově možná současná odjezdy vlaků směr Ostrava a Frenštát pod Radhoštěm, resp. současná vjezdy vlaků.

## ZLÍNSKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky ve Zlínském kraji ujedou v době platnosti jízdního řádu 2014 celkem 3,505 milionu vlakových kilometrů. V porovnání s letošním rokem je rozsah regionální dopravy přibližně o 1 procento nižší. České dráhy vypraví v kraji v pracovní dny v průměru 488 regionálních spojů, o víkendech 369, což představuje průměrně 454 vlaků denně.

2 Ve Zlínském kraji bude v průběhu platnosti nového jízdního řádu postupně jezdit 6 nových motorových jednotek RegioShark. Nasazeny budou na linkách Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Kojetín, Kroměříž – Otrokovice – Vizovice a Vizovice – Uherské Hradiště – Bojkovice. Na první lince do Valašského Meziříčí zajistí nové vozy 100 procent regionálních spojů, do Kojetína přibližně 70 procent. Mezi Otrokovicemi a Vizovicemi zajistí dopravu u asi 55 procent osobních vlaků.

3 Zvyšuje se počet přímých spojů z Rožnova pod Radhoštěm do Kroměříže a dále do Kojetína (jednotky RegioShark). Zavádí se jeden pár osobních vlaků z Přerova do Starého Města u Uherského Hradiště a zpět. Prodlouží se tak stávající vlaky, které v současném jízdním řádu jezdí v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Břeclav.

4 Novinkou je zajištění přípoje ve Vsetíně a Valašském Meziříčí na vlak R 1422 Valášek a dále ve Vsetíně na vlak EuroCity 220. Z tohoto důvodu byly o několik minut posunuty odjezdy odpoledních vlaků na trati Vsetín – Velké Karlovice.

5 V souvislosti s otevřením cyklostezky podél tratě Vsetín – Velké Karlovice upraví České dráhy složení souprav na této trati. Nově budou vlaky v cyklistické sezoně během víkendů a přes prázdniny posílány o vůz určený k přepravě kol. Soupravy pojedou ve složení Regionova, dva příčné vozy upravené pro přepravu jízdních kol a motorový vůz řady 810.

6 Nová jména ponesou dva spoje, spěšný vlak Sp 1640 z Rožnova pod Radhoštěm v 5.02 do Kojetína se bude jmenovat Rusava a spěšný vlak Sp 1644 z Valašského Meziříčí v 16.26 do Kojetína ponesou jméno Hostyní. **PETR POŠTA, RADKA PISTORIUSOVÁ, KATEŘINA ŠUBOVÁ**

# Do resortu dopravy jsem vrátil odborníky

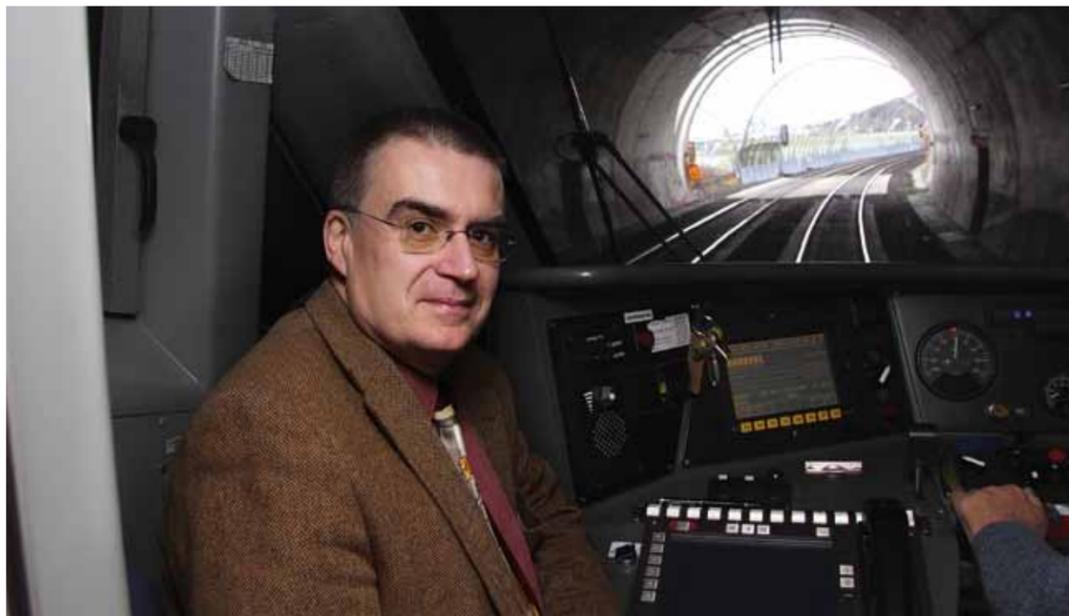


FOTO AUTOR

Duší se cítí být železničářem. Při své práci ministra si proto Zdeněk Žák udělá čas i na prezentační akce Českých drah. Následující rozhovor jsme pořídili během jízdy Pendolinem i za pobytu v Lysé nad Labem u příležitosti výstavy KOLA 2013. A ministr Žák si opět nebere servítky, jak je jeho zvykem.

**Do paměti veřejnosti se zřejmě zapíšete jako ministr dopravy, který udělal obří personální zemětřesení v podřízených organizacích, zejména u Českých drah...**

Na to, v jaké personální devastaci se náš resort nachází, to byl minimální počet změn. Jsem hrdý, že se mi podařilo namotivovat většinu lidí a že jen s minimem z nich jsme se museli rozloučit. Odborníci tu léta byli škodnou, která byla vyhnána ze svých profesí. Nastaroval jsem proto trend návratu odborníků do resortu dopravy. Svým nástupcům bych doporučil, ať nedají na novináře, na kampaně, ale ať sledují lidi, kteří do resortu přicházejí. Měli by to být lidé, za kterými jsou vidět nějaké výsledky práce. Nebo se sem mají zase vracet političtí trafikanti?

**A nebojíte se po tom všem osobní msty? Bojím se, ale život mě naučil se strachem bojovat.**

**Pojďme k tématu nákladní doprava. Jaké máte řešení pro ČD Cargo v oblasti jednotlivých vozových zásilek?**

Zažil jsem u drah nejen jednotlivé vozové zásilky, ale i kusové zásilky, a ČD Cargo nekračovalo. Nákladní doprava musí fungovat jako celek. Myslet si, že nás uživí jenom tranzitní nákladní vlaky, by bylo naivní. Stát musí jasně říci, zda chce nějakým způsobem podpořit vozové zásilky nebo ne. Všichni měli spoustu slov, důležitější jsou ale činy. Snažíme se zachránit onu špatně zřádanou a na základě rozhodnutí Drážního úřadu zrušenou slevu na jednotlivé vozové zásilky, čímž by jen letos ČD Cargo ušetřilo 300 milionů. Příští rok už to snad bude probíhat korektně.

**Nicméně i kvůli společnosti ČD Cargo jste se ocitli pod palbou médií, veřejnosti, odborářů...**

Ano, prý toho dělám málo. Když jsem přebíral ČD Cargo, bylo rozhodnuto, že jenom za rok 2013 bude propuštěno 2 350 zaměstnanců, z toho 70 jich už propuštěno bylo. Dnes jsme uvažovaný počet propuštěných zredukovali na 350. Když jsem zdědil ČD Cargo, bylo na pokraji katastrofy! Chtěl bych podotknout, že tomu, co dostalo ČD Cargo, ale i ČD do dnešní situace, aktivně asistovali zástupci zaměstnanců. Jestli mě titíž lidé obviňují, že dělám málo, tak já se ptám, co dělali oni?!

**Zastavte se u rozvoje železniční infrastruktury. Jaký názor zaujímáte k dlouho plánované takzvané rychlodráze Praha-Ruzyně – Kladno? A z čeho by se akce měla hradit?**

Nejdříve je nutno vyjasnit, co je to rychlodráha. To je fikce balamutící veřejnost. Ona rychlodráha na Kladno je plánovaná pro rychlost 80–100 kilometrů za hodinu. Jenže dnes se jezdí i podstatně rychleji. Říkejme proto raději důstojné spojení.

## ZDENĚK ŽÁK

Vystudoval Fakultu elektrotechniky a informatiky Vysokého učení technického v Brně. Pracoval jako vládní rada na ministerstvu dopravy, později u Českých drah (např. jako poradce vrchního ředitele Divize dopravního úřadu). Od roku 2000 vykonával funkci poradce předsedy vlády pro oblast dopravy, infrastruktury a telekomunikací. V letech 2001–2003 byl generálním inspektorem Českých drah, po reorganizaci do roku 2006 generálním inspektorem na Drážní inspekci. V roce 2009 byl krátce náměstkem ministra dopravy a předsedou dozorčí rady ČD. Od 11. července 2013 vykonává funkci ministra dopravy (od 9. srpna v demisi).

## Pára ukončila sezonu na jižní Moravě

→ Pokračování ze strany 1

Nejvíce lidí využilo zvláštní jízdu až v posledním úseku, tedy po trati 247. V nabídce ale byly kromě úseku Břeclav – Lednice i jízdenky na relaci z Brna do Vranovic a z Vranovic do Břeclavi. Jednosměrná úseková jízdenka stála 40 korun, zpáteční 60 korun. Děti do šesti let cestovaly zdarma a ty, kterým ještě nebylo patnáct let, zaplatily polovinu jízdného. Zájemci, kteří vlastní průkaz ZTP, dostali slevu ve výši 75 procent z globální ceny.

**Svezlo se přes 2 300 cestujících**

„Byli jsme příjemně překvapeni velkou účastí a svezli jsme postupně ve všech vlacích celkem 2 306 cestujících,“ komentuje Michal Teplík z KCOD Brno. Účastníci historické jízdy mohli současně využít zvýhodněného vstupného a řady programů. V Břeclavi tak někteří navštívili například Cyklo muzeum



ŠLECHTIČNA. Zvláštní vlak do Lednice odvezl domácí stroj 475.101. FOTO AUTOR

v parku, kde je umístěna expozice historických kol, koloběžek a kočárků, či Městské muzeum a tamní synagoga, kde se nachází stálá expozice Židovská

Břeclav. Stranou zájmu nestál ani Lichtenštejnský dům se stálou expozicí o historii rodu Lichtenštejnů, ale i s miniaturními jednotlivých staveb Lednic

Zdeněk Žák jistě patří mezi nejvýraznější tváře současné vlády. Jako ministr vystupuje často v médiích a nebojí se prezentovat své vyhraněné názory na dopravní politiku. V rámci své personální politiky prosadil i obměnu managementu Českých drah s tím, že se podle něj musí do funkcí vrátit opravdoví odborníci.

**Zmínil jste prodražování dopravních staveb. Děje se tak i proto, že neúspěšně uchazeči napadají výsledky soutěží. Je možné na to smysluplně reagovat?**

Když dokážou v Anglii a Německu rozseknout spor v řádu týdnů, zatímco tady to trvá roky, tak to je divné. Znovuobnovovali jsme například stavbu olomouckého nádraží. Trvalo řádově roky, než Úřad pro hospodářskou soutěž dokázal rozseknout stížnosti několika dodavatelů. Pak ale přišel náš apel, aby se státní instituce začaly chovat rozumně, a náhle to šlo i bez legislativních změn. Daleko důležitější je vůle lidí. Kdo chce, tak vidí, že na ministerstvu dopravy jsme několikrát mávli kouzelným proutkem a mělo to efekt. Na druhé straně musím férově říci, že za tak krátkou dobu se nedá změnit celý svět.

**Svým nástupcům bych doporučil, ať nedají na novináře, na kampaně, ale ať sledují lidi, kteří do resortu přicházejí.**

ni Prahy s letištěm. Na stole je několik variant. Bohužel místo toho, abychom zvolili to, co je nejlepší pro cestujícího, vedeme už 20 let válku. Výsledkem je, že nemáme nic. Nikomu nebráním v jeho variantě, jen házím rukavicí. Můj návrh zní: pojďme změnit etapizace, pojďme zbytku republiky předvést malý zážrak, udělejme výhybku a začněme stavět spojku pražského terminálu přes Hostivici na Kladno. Stačí uvést do pořádku nádhernou trať přes Pražský Semmering a změnou etapizace zjistíme, že za rok a půl stavby můžeme být rychle a pohodlně na letišti. Nejspornější varianta zároveň má dva efekty: spojuje letiště s Prahou a Kladnem a lze ji pořídit za zlomek ceny. Zároveň zkultivujeme jinou trať. Kromě toho je tu bonus v podobě nádherného pohledu z vlaku na Prahu.

**Je možno někdy spravedlivě vyřešit rozpor v podobě zpoplatnění železniční infrastruktury versus části silniční sítě zdarma?**

Je otázkou, co stát vlastně chce. V posledních letech se choval dost iracionálně. Železnice není jediným obětí beránkem. Všichni byli nuceni k tomu, aby předražovali, stát tlačil na to, aby dodavatelé budovali předražené stavby. Pojďme nechat vydělat firmám na tom, že nám ušetří peníze a zbohatneme všichni. Stejně tak na železnici. Stát nařizuje spoustu věcí, které znepříjemňují život občanům. Vymýšlí poplatky, zákazy, omezení a přitom neplní tu hlavní úlohu, kterou by měl, totiž vytvářet spravedlivé a rovné podmínky. A pak motivovat všechny subjekty, aby se chovaly prospěšně. Na železnici stát nenastavil spravedlivé podmínky. Itady existuje více řešení, netroufám si říci, co je lepší: zda zdražit silnice nebo zlevnit poplatky na železnici.

**V praxi jsou již vidět výsledky soutěže dopravců. Nejen pozitivní, ale i negativa, třeba vyčerpání kapacity...**

Nehovořte přede mnou o vyčerpané kapacitě! Coby příznivce železnice si vzpomenu na 35 let staré grafičkové plachty, které jsou ve srovnání s dnešními co do počtu vlaků podstatně hustší. Ptám se, kde jsou ty miliardové investice státu? Dokázali jsme tehdy s primitivnějším zabezpečovacím zařízením a s vysoce motivovanými zaměstnanci po nezrekonstruovaných koridorech protáhnout více vlaků. Je to úplně v něm jímém. A co změna levostranného provozu na Ferdinandce na pravostanný? Nevšimli jsme si, že se tím zcela zrušil efekt Dluhonické spojky a že jedním takovým neprofesionálním aktem jsme snížili propustnost tratě v daném úseku na méně než polovinu?

**Jak je to tedy podle vás s konkurencí na české železnici?**

Byť na ni mám silný a dlouhodobě konzistentní názor, tentokrát se ho nedozvím. Jen chci zdůraznit, že nemůžeme jednoduše každý rok přepřahat koně zepředu dozadu. Není možné se ve dvou třetinách cesty vracet zpátky – to by bylo nejhorší možné řešení. Když už jsme se pro toto řešení rozhodli, musíme v tom pokračovat. Až po nějakém čase provede revizi a třeba si upřimně říci, zda to nebyla jízda na slepou kolej. Zkusme počítat, jaké byly režijní náklady železnice, dokud byla jednotná. Spočítejme jenom personální náklady na všechny ty desítky dceřiných společností. Nevydali jsme se náhodou po té nejdražší z možných cest? Ale úlohou ministra v demisi není dělat zásadní rozhodnutí, kterým se 15 let medializovaná koncepce postaví úplně na hlavu. MARTIN NAVRÁTIL

## KRÁTCE

**V Třinci otevřeli novou pokladnu i podjezd**



V pondělí 18. listopadu byla slavnostně uvedena do provozu osobní pokladna na zastávce Třinec centrum (Trzyniec Centrum). Současně se otevřel nový podjezd, který urychluje dopravu mezi centrem a předměstskou částí Sosna. Podjezd a stavby okolo něj mohly vzniknout jen díky výstavbě železničního tranzitního koridoru. Finančně se na ní podílel Moravskoslezský kraj i Evropská unie. Generální ředitel ČD Dalibor Zelený, který se slavnostního aktu zúčastnil, prozradil přítomným hostům a novinářům, že podepsal se starostkou města Věrou Palkovskou dohodu, která stanoví podmínky přestavby hlavního nádraží v Třinci do moderní podoby.

**ČD Akademie na téma Time Management**

Již po dvacáté třetí se uskutečnila přednáška v rámci ČD Akademie. Tentokrát se zaměstnanci Českých drah mohli ve čtvrtek 28. listopadu vzdělat na téma, které znělo Time Management. V roli přednášející vystoupila Olga Lošťáková ze společnosti Smarter Training & Consulting. Během dvouhodinového setkání se řešilo, jak mít pod kontrolou čas v práci i v soukromí. V interaktivních cvičeních se zaměstnanci učili rozeznávat důležité a neodkladné věci, jak říct kolegovi na druhé straně telefonu, že už nemá mluvit, nebo například zda je vhodné říci šéfovi, že nepřijímáte další úkol a proč. Cílem přednášky bylo mimo jiné to, aby si každý uvědomil, že nemá smysl rozčilovat se nad věcmi, které nejsou ovlivnitelné, a že kromě práce jsou důležité i sociální a rodinné vazby.

**Na Ústecku pokračuje obnova vozidel**



Celkem 8 modernizovaných vozů typu Bdmtee (slangově Bymák) je od 7. listopadu součástí spojů Ústí nad Labem západ – Lysá nad Labem. Vagony disponují novým informačním systémem, sedadly, WC s uzavřeným systémem a jinak uspořádaným prostorem pro jízdní kola. Vždy dva modernizované vozy Bymák jsou součástí soupravy s řídicím vozem Sysel a elektrickou lokomotivou řady 163. Vedle nově zavedených souprav RegioShark na Šluknovsku nasazují ČD na Ústecku také sedm RegioPanterů na trati Děčín – Ústí nad Labem – Chomutov. České dráhy tak pokračují v modernizaci regionálních vlaků, ke které se zavázaly.

**GSM-R pokrývá trať z Děčína do Kolína**

Další tuzemská železniční trať byla vybavena celoevropským digitálním rádiovým standardem GSM-R. Pokryt byl 172 kilometrů dlouhý úsek Děčín–Prostřední Žleb – Děčín východ – Ústí nad Labem–Střekov – Mělník – Všetaty – Lysá nad Labem – Kolín. Stavba je v rámci Operačního programu Doprava na léta 2007–2013 spolufinancována Evropskou unií z Fondu soudržnosti. Projekt v hodnotě 337 milionů korun probíhal od prosince 2011 do konce října letošního roku. Obsahuje 22 základnových stanic BTS. Z bezpečnostního hlediska je moderní technika postavena ve 25 nových objektech GSM-R Smart House. Projektování zajistil SUDOP Brno, generálním dodavatelem je společnost Kapsch CarrierCom. (mh, hop)

MARTIN HARÁK

## KAM JET

## Výměnné setkání KŽC v Praze na hlavním

Klub železničních cestovatelů si vás dovoluje co nejrůzněji pozvat na jubilejní 150. výměnné setkání, které se koná v sobotu 14. prosince. Tato akce se pořádá nepřetržitě již od roku 1989. Na výměnném setkání je možné zakoupit, ale i prodat či vyměnit různé dopravní předměty, jako třeba železniční a dopravní publikace, jízdenky, starší jízdní řády, dopravní předpisy, odznaky, mapy, fotografie, železniční DVD, modely a modelářské potřeby (např. značek Merkur, Roco, Pico, Tillig, Brawa) a další předměty jak železniční povahy, tak i z oboru MHD, tuzemského původu i z ciziny. Svůj stánek zde bude mít např. železniční e-magazín ŽelPage nebo vydavatelství SAXI. Výměnná setkání se konají v kulturním sále ve stanici Praha hlavní nádraží od 7 do 11 hod. Více informací získáte na [www.kzc.cz](http://www.kzc.cz).

## Zvonkový adventní vlak po trati do Netolic

S blížícími se Vánocemi přichází čas na klidné a romantické večery. A jeden takový můžete prožít v neděli 8. prosince v adventním zvonkovém vlaku Českých drah na trati České Budějovice – Netolice. Zvláštní motorový vlak pojedí také po trati, kam osobní vlaky již od prosince 2012 běžně nejezdí. V Netolicích půjde zvonkový průvod z nádraží na náměstí, kde je připraven doprovodný program (včetně vánočního punče).

Vyhřátý zvonkový vlak vyjíždí z Českých Budějovic v 15.22 h a jede přes stanice/zastávky České Budějovice severní zastávka (15.26 h), Hluboká nad Vltavou (15.35 h), Zliv (15.45 h), Zbudov (15.50 h), Divčice (15.56 h), Libějovice (16.03 h), Malovice u Netolic (16.07 h), Holečkov (16.11 h), Netolice zastávka (16.14 h) do Netolic (příjezd 16.18 h). Na zpáteční cestu se zvonkový vlak vydá v 18.36 h. Zpáteční jízdné činí (bez rozdílu věku) 90 korun. Děti do 18 let, které budou mít s sebou zvonek, se svezou zdarma! Akce je pořádána v rámci zvonkových průvodů jihočeského Pohádkového království.

## Křivoklátským expresem na trhy

V sobotu 14. prosince se můžete letos naposledy svézt Křivoklátským expresem. Vlak sestavený z historických vozů poveze parní lokomotiva Šlechtična 475.179 z roku 1949. Jak už název vlaku napovídá, pojedí na Křivoklátské, kde se koná velký řemeslnický a vánoční jarmark. Těšit se můžete i na vystoupení kejklířů, hudebních a divadelních skupin. Cestující s jízdenkami na parní vlak získají slevu ve výši 50 procent na vstupné na první prohlídkový okruh hradem Křivoklát. Parní vlak se vydá z nádraží Praha-Braník v 9.12 h a v metropoli ještě zastaví ve Vršovicích a na Smíchově a pak i v Berouně. Příjezd na Křivoklát je plánován na 11.12 h, zpět do Prahy se vlak vydá v 16.02 h. Jízdenky zakoupíte v předprodeji na pražském branicím nádraží nebo v mezinárodní pokladně Masarykova nádraží, kde je možné koupit i místenky. (hop)



STADLER. Švýcarsko-německé motoráky jezdí na Vysočině už 25 měsíců. Jejich záruční lhůta stále běží.

FOTO AUTOR

## Uvádění řady 841 do provozu na Vysočině

Vůz	První den provozu
841.001	5. 11. 2011
841.002	30. 8. 2012
841.003	31. 8. 2012
841.004	7. 9. 2012
841.005	11. 9. 2012
841.006	4. 10. 2012
841.008	15. 10. 2012
841.009	18. 10. 2012
841.010	24. 10. 2012
841.011	2. 11. 2012
841.012	7. 12. 2012
841.013	8. 12. 2012
841.014	6. 12. 2012

Vozy 007, 015, 016 a 017 byly původně nakoupené pro Kraj Vysočina, nyní ale jezdí v jiných částech republiky.

## RegioSpidery rychle a spolehlivě šplhají přes Vysočinu

V zásadě jen spokojenost. To jsem v několika obměnách slyšel během reportáže jak od správkařů z DKV Brno, Provozní jednotky Havlíčkův Brod, tak od cestujících. Týká se to vozů RegioSpider, chcete-li Regio-Shuttle RS1, od firmy Stadler. První vůz řady 841 jezdí na Vysočině již více než dva roky, v současnosti je jich v provozu už třináct, přičemž na všechny přispěla Evropská unie.

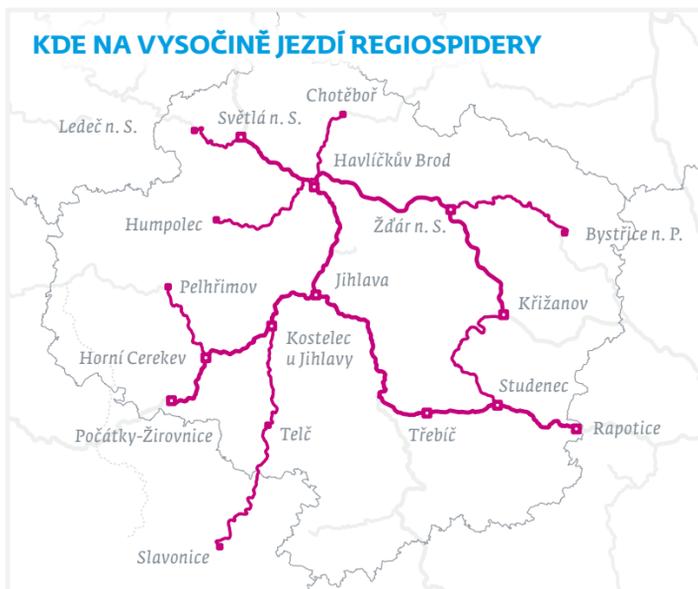
Na nová vozidla od firmy Stadler se na Vysočině museli připravit prakticky všichni zaměstnanci Českých drah – od strojvedoucích přes mechaniky, elektroniky až po vlakvedoucí a různé vedoucí pracovníky. Školení stihala školení, kurzy z obsluhy střídaly kurzy oprav jednotlivých celků strojů. Jelikož jsou vozidla řady 841 stále v záruční lhůtě, bývají přímo v PJ Havlíčkův Brod pro urychlení případných záručních oprav k dispozici dva zaměstnanci servisu výrobce v roli poradců. Mají na místě sortiment náhradních dílů a pro ty, kterých se nedostává, nechávají poslat do Berlína (kde se RegioSpidery vyrábějí).

## Výhodou jsou dva motory

Havlíčkovobrodským zaměstnancům ČD rozhodně pomohlo, že se byli podívat na montáž vozů v Berlíně i na výměnu obrucí v Erfurtu. „Naštěstí je spolehlivost vozidel velmi vysoká,“ říká kontrolor vozby Jan Michal. Vedoucí oprav PJ Jaroslav Prchal mu dává za pravdu: „Výhodou je, že oba hnací agregáty, které mají i své okruhy, regulaci i nádrže, jsou odpojitelné. Pokud by došlo k poruše, vždy jde vypnout jeden motor a dojet na druhý.“ I s jedním motorem dokáže RegioSpider jet určenou maximální rychlostí 120 km/h. „Do stoupání to zvládne dobře také, jenom rozjezdy jsou pomalejší. Na podzim na spadání listů vůz sice trochu hrabe, i když díky pohonu všech čtyř náprav je to ze všech našich vozidel ještě nejméně,“ doplňuje Jan Michal.

## Co způsobuje vibrace?

Ze závad vzpomenuli zaměstnanci v Havlíčkově Brodě jedinou: praskání držáků snímače vlakového zabezpečovače přípevných na páskovacím zařízení. Jde v zásadě už o třetí generaci držáků sloven-



ského zařízení MIREL. „Mohou za tím být možná větší vibrace. U českých vozidel se MIREL montuje k pluhu vozidla, proto tam tento problém není,“ předkládá své vysvětlení Michal. Vedoucí PJ Petr Balliš má jiné vysvětlení: „Může za tím stát zvýšené dynamické namáhání těchto uzlů vyvolané počtem styků a nerovností na našich tratích. Navíc tomu přispívá, že poměrně masivní prvky jsou namontovány na konci podvozků, tedy pouze za primárním vypružením a na velkém ramenu od středu otáčení.“ Jinak u ostatních závad se prý jedná jen o běžné „dětské nemoci“, které se postupně řeší.

Technickou проверkou jsou i srážky. Po setkání s krávou skončil jeden RegioSpider s poškozeným kabelem mnohočlenného řízení. Jeho výměna ale nebyla velkým problémem – ovšem s výjimkou ceny (asi 2 tisíce eur). Dne 20. listopadu se další vůz řady 841 střetl se srnou, což vedlo k dočasné nepohyblivosti motorového vozu a zablokování tratě na tři hodiny.

## V depu si museli zvyknout na sofistikovanější vybavení

Pokrok jde kupředu, a tak si všichni lidé v havlíčkovobrodském depu musejí zvykat na odlišnosti dané německým „rodo-

kmem“ i na sofistikovanější vybavení. Kromě zmíněného slovenského zabezpečovacího zařízení MIREL to jsou infosystémy UniControls, německá vysílka MESA, převodovka Voith i regulace agregátů a diagnostika. „Máme šikovné elektroniky, kteří se vše naučili. Dnes už je pro ně téměř hračkou vymazávání chybových kódů pomocí dvou servisních programů,“ komentuje Jaroslav Prchal.

V depu musel kvůli RegioSpiderům přibýt charakteristický modrý stojan pro výdej přísady Ad Blue, v podstatě močoviny, která omezuje množství zplodin při práci motoru. V současnosti brodská společnost Chládek & Tintěra na základě výběrového řízení v jednom ze stání v remíze buduje boční prohlížeč kanál. Ten usnadní práci zaměstnancům, aby při prohlídkách a opravách u zařízení, která jsou vesměs umístěna pod vozem, nemuseli klečet. Další investicí bude hliníková prohlížeč (po kolejnicích posunovatelná) lávka, protože například klimatizace či topení se nacházejí na střeše.

## Od 15. prosince do Slavonic

Mezi aktuální novinku v provozu RegioSpiderů na Vysočině patří rozšíření provozu od platnosti nového jízdního řádu. Od poloviny prosince se tak cestující svezou vozy řady 841 v úseku Kostelec u Jihlavy – Telč – Slavonice. Z vizuálního hlediska září motorové vozy od firmy Stadler už do dálky propagačními polepy s motivy různých měst, čímž pomáhají zatraktivnit cestovní ruch v regionu. Popřejme tedy zaměstnancům ČD na Vysočině, aby měli s RegioSpidery co nejméně technických starostí. MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete na stránkách [zeleznicar.cz](http://zeleznicar.cz).

## Rozšiřujeme nabídku vzdělávání v oboru dopravy

Před rokem začal Dopravní vzdělávací institut pracovat na projektu „Podpora dalšího vzdělávání v oboru dopravy“. Tento projekt je realizován v rámci Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost, prioritní osa 3.2 Další vzdělávání, a zprostředkujícím subjektem je Střeďočeský kraj. Cíl projektu spočívá v rozvoji nabídky dalšího vzdělávání v oblasti dopravy a podpoře prohloubení a rozšíření kvalifikace lektorů dalšího vzdělávání.

## I lektoři se musí školit

Obsahem jednotlivých klíčových aktivit projektu je kromě stálého rozšiřování kvalifikace našich lektorů také vytvoření vzdělávacích programů dalšího vzdělávání ve vazbě na národní soustavu kvalifikací v oborech, které DVI vyučuje (a ve kterých je autorizovanou osobou podle zákona č. 179/2006 Sb.). Při tvorbě vzdělávacích programů se také myslí na

jejich ověření v praxi. Významné postavení v nabídce kurzů DVI zaujímá i jazykové vzdělávání. Ve snaze o maximální inovaci a efektivitu těchto vzdělávacích aktivit se součástí projektu staly nové kurzy anglického jazyka pro účastníky z prostředí železniční dopravy.

Již nyní se můžeme pochlubit konkrétními výsledky a výstupy z jednotlivých klíčových aktivit projektu. V červenci proběhl kurz měkkých dovedností v rozsahu 40 hodin pro lektory, kteří bydlí nebo lektorsky působí na území Střeďočeského kraje, a to podle manuálu zaměřeného na specifika vzdělávacích potřeb cílové skupiny. Manuál byl vytvořen speciálně pro tento kurz rovněž v rámci realizace projektu.

## Od září běží program Signalista

Dále se nám podařilo dokončit vzdělávací program Signalista včetně studijní opory v tištěné i e-learningové podobě.



Školení DVI mají za cíl rozšířit také kvalifikaci lektorů. FOTO AUTORKA

Tento program byl v průběhu září pilotně ověřen v rozsahu hodinové dotace stanovené ministerstvem školství na skupině dvanácti účastníků. Teoretická část probíhala na Regionálním centru vzdělávání DVI ve stanici Praha-Smíchov a praktická část, kterou účastníci ocenili nejvíce, probíhala na dopravním sále a přímo

v provozu. Účastníkům kurzu byla také nabídnuta možnost složení zkoušky profesní kvalifikace a dvěma absolventům tohoto kurzu se podařilo ihned sehnat zaměstnání v oboru.

Ve spolupráci se zkušenými lektory anglického jazyka dlouhodobě působícími v kurzech DVI pro účastníky z oblasti železniční dopravy jsme vytvořili učební texty anglicky specializované na drážní provoz. Tento učební materiál v probíhající školní ročníku ověřujeme v odborném pilotním kurzu, o který byl velký zájem účastníků z řad Českých drah, ČD Cargo, SŽDC i ostatních společností v oboru.

## Blíží se program Vlakvedoucí

A co nás ještě čeká? Postupně dopracování všech devíti vzdělávacích programů v oboru dopravy, další pilotní ověření, což bude tentokrát vzdělávací program Vlakvedoucí, a úspěšné dokončení pilotního kurzu Angličtina specializovaná na drážní provoz. Po vyhodnocení pilotního ověření budou provedeny úpravy učebních textů tak, aby texty a koncepce kurzu co nejvíce korespondovaly s reálnými potřebami účastníků profesního jazykového vzdělávání. O aktuálním dění i výstupech projektu se lze dočíst na webu [www.dopravnivzdelavani.cz](http://www.dopravnivzdelavani.cz).

MARTINA BÍLÁ



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

# Setkání SpeedCHAIN 2013: logistika od A do Z v Břevnovském klášteře



**VÝMĚNA ZKUŠENOSTÍ.** Na konferenci SpeedCHAIN přijelo více než šest stovek odborníků z osmi zemí. Účastníci například řešili, zda silniční a železniční dopravci musí být vždy konkurenty. FOTO RELIANT (3x)

V posledních letech vždy v listopadu otevírá pražský Břevnovský klášter své brány všem, kdo mají zájem načerpat nové znalosti, seznámit se s novými trendy a setkat se se stovkami dalších odborníků a vrcholových manažerů z oblasti logistiky. Nejinak tomu bylo i letos, kdy v pořadí již 8. ročník mezinárodní logistické konference SpeedCHAIN zavítal do těchto nádherných historických a reprezentativních prostor. Zástupci ČD Cargo zde nemohli chybět.

Historicky největší počet účastníků, pět tematicky specializovaných samostatných sekcí, diskuzní fórum, Logistický Hydepark a tradiční ocenění logistické osobnosti roku – to vše navázalo na progresivní trend uplynulých ročníků SpeedCHAIN. Konference opět potvrdila, že patří mezi absolutní domácí špičku v tomto segmentu – ať už po stránce odborné, tak společenské. Letošní ročník byl pro organizátory o to neotřelejší, že pořádající společnost Reliant slaví dvacáté výročí své působnosti. Na této akci se – stejně jako v minulých letech – partnersky podílelo i ČD Cargo.

## Rozdělení programu na dva ucelené bloky

Konference byla rozdělena na dva ucelené programové bloky. Dopolední společná část byla věnována především zásadním ekonomickým tématům a nesla podtitul „Expanze, inovace a transformace – cesta k vrcholu“. V této části byla prezentována témata z oblasti inovativních řešení pro efektivní logistiku, současných výzev a trendů v logistice, konkurenceschopnosti české ekonomiky a předpokládaného využití a přínosů družicových systémů v logistice. Dopolední program byl s ohledem na rekord-

ní počet účastníků a rozmanitost jejich profesních zájmů rozdělen do čtyř programových sekcí.

## Odpoledne ve čtyřech sekcích

Sekce A s názvem Logistika – katalyzátor změn byla zaměřena především na budování Supply Chain a v další části i na efektivnost Supply Chain a řízení nákladů. Poskytla cenné informace pro praktickou orientaci v tomto systému. Sekce B – Svět výroby v pohybu – nabídla detailní pohled do problematiky železniční a multimodální dopravy a logistiky a distribuce specifického zboží, jakým jsou chemické látky, hromadné substráty či suroviny pro průmyslovou výrobu. Významnou částí této sekce byla prezentace evropského projektu Chemlog T&T, zaměřeného na problematiku integrovaného řešení aspektů logistiky chemických látek několika regionů v České republice a SRN s důrazem na ekologické aspekty této oblasti.

Součástí této programové sekce byla i zajímavá prezentace člena představenstva ČD Cargo Pavla Lamaceze s názvem „Železnice a silnice – konkurenti, nebo partneři?“. Již z názvu je patrné, že se věnovala zejména otázkám výhodnosti obou druhů dopravy, možnostem vzá-



Na konferenci vystoupil za ČD Cargo člen představenstva Pavel Lamacez.

jemné spolupráce a úloze a postavení nákladní železniční dopravy ČD Cargo na dopravním trhu.

Sekce C – Best Practice v Supply Chain – byla rozdělena do dvou na sebe navazujících částí, z čehož ta první byla orien-

tována na logistický outsourcing v dodavatelských řetězcích a druhá pak tématům průmyslových realit. Sekce D – Silniční nákladní doprava – probíhala v režii sdružení ČESMAD Bohemia a byla opět rozdělena do dvou částí. V první části s názvem „Uložení nákladu – odpovědnost všech“ byla podrobně rozebrána problematika uložení nákladu jak z hlediska právního, z pohledu státní správy i z pohledu dopravy. Závěrečná diskuze jen potvrdila aktuálnost tohoto tématu i nutnost legislativních změn. Druhá část této sekce s podtitulem „Bezpečnost, ekonomičnost a ekologie jako faktory kvality“ poskytla řadu konkrétních námětů a možných postupů pro zvyšování bezpečnosti dopravy, ale i návody k dosahování vyšší efektivity celého procesu dopravy s důrazem na ekologické dopady silniční nákladní dopravy a přednosti využívání kombinované dopravy.

## V roli moderátorů vystoupili Jakub Zelený a Tomáš Krejčíř

Závěrečnou část konference tvořil nový modul zařazený do programu SpeedCHAIN nazvaný Logistický Hydepark s Jakubem Zeleným, kam se opět soustředili již všichni účastníci z jednotlivých sekcí. Tato část proběhla formou

řízených rozhovorů s významnými osobnostmi české logistiky.

Nedílnou součástí konference byl již 19. ročník slavnostního večera VIP Logistic Rendez-vous se společenským programem moderovaným Tomášem Krejčířem. Hudební doprovod obstarala vynikající Dasha a kapela Pajky Pajk. Během příjemného večera byla vyhlášena prestižní cena Gryf Supply Chain Award 2013 pro logistickou osobnost roku, kterou obdržel Martin Drábek, prezident Svazu spedice a logistiky. Společenský večer byl na závěr zpestřen softwarovou loterií, ve které se losovalo o zajímavé ceny věnované jednotlivými partnery konference. Společenský večer se tak stal důstojnou tečkou za vydařeným setkáním téměř šesti stovek logistických odborníků z osmi účastnických zemí.

Konferenci druhý den doplnila exkurze do moderního logistického provozu společnosti VPS Logistics ve Zdicích, která zajišťuje smluvní dodávky do výrobních závodů zabývajících se výrobou pro automobilový průmysl. Akci nelze hodnotit jinak než na jedničku a bezpochyby splnila svůj účel a očekávání účastníků i partnerů konference. Jsme rádi, že ČD Cargo mohlo být i letos součástí této vydařené akce. **ZDENĚK ŠILER**

## Modernizovaná řada 363.5 očima strojvedoucích

V dubnu jsme v Železničáři psali o nově vzniklé řadě elektrických lokomotiv 363.5, předřádkových Esa. Všechny třicet strojů vzniklo rekonstrukcí stejnosměrných strojů řady 163. V současnosti je má v rámci ČD Cargo ve správě SOKV v Českých Budějovicích. Uplně první nasazení vícesystémového elektrického stroje (363.501-8) při vozbě běžného vlaku se uskutečnilo 30. května 2011. Jízda ale nebyla příliš úspěšná a mašinka musela být na pět dní odstavená. Jak se tento lokomotivám daří dnes?

### První dojmy nebyly příznivé

„Hlavní smysl rekonstrukce původního stroje řady 163 spočíval v celkové modernizační stroje, jeho zdvojnásobení, vylepšení pracovních podmínek pro strojvedoucí a dosazení vícečlenného řízení,“ říká strojvedoucí-instruktor Jan Černý z českobudějovického Provozního pracoviště ČD Cargo, jenž je jedním z týmu lidí uvádějících stroje řady 363.5 do života. Na původních strojích 363 nebyly dosazeny cyklovače stěračů, termostaty topení, které by ovládaly i topnice pod okny. Na stanovišti rovněž vznikl hluk, který se stářím a opotřebením strojů zvyšoval. Navzdory tomu se řada strojvedoucích shodně, že co se týká obsluhy samot-

né, byla Esa řady 363 téměř dokonalá. Jaké bylo jejich zklamání, když na prvním modernizovaném stroji 363.5 termostat neovládal topnice pod okny a cyklovač nebyl dosazen vůbec. Hluk byl sice



SOKV v Českých Budějovicích spravuje 30 strojů řady 363.5. FOTO AUTOR (2x)

významně redukován, ale za jízdy se občas otvíraly dveře do strojovny a dosazením displejů podsvětlených výbojkou byl strojvedoucí jakoby „rentgenován“.

### Snížit hluk, zvýšit bezpečnost a zjednodušit ovládání!

Nastala otázka, co s tím. Jihočeši veškeré připomínky směřovali na výrobce s požadavkem, aby odstranil všechny zbytečně oslňující a nebezpečně působící svítící prvky a pokud možno všechny přístroje vyluzující nějaký hluk. Hlavně strojvedoucí chtěli, aby bylo ovládání co nejjednodušší a zároveň aby co nejvíce eliminovalo možné lidské chyby při obsluze. Zpočátku se objevovaly i nedostatky v konstrukčních řešeních některých komponentů, ale postupem času došlo k jejich odstranění.

„Některé trakční problémy bohužel přetrvávají i do dnešních dní, ale stále se na nich pracuje a hledá řešení. Sporné věci v ovládání také vyplývaly ze zažitých manipulací z původních lokomotiv řady 363. Rekonstruované lokomotivy řady 363.5 jsou v lečkerém ohledu zcela jiné, a tak bylo nutno obsluhující personál proškolen a kolegy upozornovat na rozdíly a dovzdělávat je,“ vysvětluje strojvedoucí-instruktor Černý.

Postupně byly s provozními zkušenostmi elektrické stroje 363.5 upravovány tak, aby bylo pro náročnou práci strojvedoucího pracovní prostředí co nejpříjemnější. „Musím i za kolegy vyzdvihnout



Strojvedoucí přišli s řadou připomínek, jak modernizované lokomotivy zlepšit.

nout pochopení nadřízených, jenž jednotlivé návrhy akceptovali a případně si vyzhádali jejich upřesnění. Poděkování patří i konstruktérům, kteří na podněty promptně reagovali a hledali s námi řešení. Některé provozní okolnosti nejde na zkušebním okruhu nasimulovat a z běžného provozu v nákladní vozbě získané poznatky byly i pro ně přínosem,“ říká Jan Černý.

### Problémy se daří odstraňovat

Postupem času se z těchto lokomotiv stávají stroje, jež jsou všeobecně chváleny a přijímány obsluhou s povděkem. Přetrvávají sice některé problémy jako skluzová ochrana, odsokky sběračů proudu na stejnosměrném systému, avšak postupně se je daří odstraňovat. Jen je škoda, že se dosadila hlučná klimatizace, která je jinak obrovským vylepšením oproti starším „vyhřátým“ strojům. Chybí také některé zjednodušující prvky obsluhy jako sdružený přepínač vnějšího osvětlení lokomotivy. Na odstraňování těchto nedostatků snad dojde příště.

MARTIN HARÁK



## MIMOŘÁDNOSTI

## Žďárec u Skutče

29. října

Odpoledne mezi stanicemi Žďárec u Skutče a Hlinsko v Čechách se na přejezdu v km 46,677 střetl osobní automobil Škoda Felicia s vlakem 5339, kterým byla Regionova 814.018. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 107 tisíc korun.

## Červenka

30. října

Nad ránem ve stanici Červenka došlo za jízdy mezinárodního vlaku Ex 590 k zahoření brzdové soustavy obou podvozků osobního vozu řady BdgHmeer. Škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc korun.

## Tachov

30. října

Odpoledne mezi stanicemi Tachov a dopravnou D3 Staré Sedliště se na přejezdu v km 68,493 střetl osobní automobil Škoda Fabia s vlakem 27509, kterým byla Regionova 814.039. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 70 tisíc korun.

## Hněvčevy

4. listopadu

Dopoledne mezi stanicemi Hněvčevy a Věšterky se na přejezdu v km 6,231 střetl osobní vlak 5503 s plně naloženým přívěsem osobního automobilu Volkswagen Golf. Osobním vlakem byla Regionova 814.055. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 210 tisíc korun.

## Prostějov

6. listopadu

Odpoledne při posunu ve stanici Prostějov hl. n. prudce najel sunutý posunový díl, sestavený z motorové lokomotivy 731.009-7 a 21 nákladních vozů, na soupravu odstavených drážních vozidel, kterou tvořila elektrická lokomotiva 110.046-0, 10 nákladních vozů budoucího manipulačního vlaku a 17 odstavených správkových vozů. Při prudkém najezení došlo k poškození obou lokomotiv, několika vozů, trakčního vedení a k proražení zarážedla kusé koleje číslo 7. Škoda byla předběžně vyčíslena na 890 tisíc korun.

## Nedvědice

7. listopadu

Nad ránem v stanici Nedvědice se na přejezdu v km 80,152 střetl osobní automobil Peugeot 206 s vlakem 14905, v jehož čele byla Regionova 814.230-9. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 135 tisíc korun.

## Hradec Králové

8. listopadu

Večer mezi stanicemi Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem došlo k požáru motorového vozu 854.210-2 u spěšného vlaku 1959. Škoda předběžně činí 200 tisíc korun.

## Klatovy

9. listopadu

Dopoledne v prostoru zastávky Točník, mezi stanicemi Klatovy a Švihov u Klatov, se srazila elektrická lokomotiva 242.211-1 rychlíku 825 s bagrem, který pracoval ve vyložené traťové koleji. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 350 tisíc korun.

## Kláštepec nad Ohří

10. listopadu

Před polednem ve stanici Kláštepec nad Ohří, po zastavení osobního vlaku 7055, zahořela elektrická lokomotiva 363.076-1. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

## Vejprnice

11. listopadu

Ve večerních hodinách v obvodu žst. Vejprnice se na železničním přejezdu v km 128,220 střetl osobní automobil Renault Clio s nákladním vlakem Pn 57521, v jehož čele byla dvojice lokomotiv řady 742. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

(Mirko)

# Nejen v Jeseníkách vlaky kloužou po spadáných listech

Barevný podzim s padajícími listy zajisté pohladí každou poetickou duši. Méně už však strojvedoucí. Kašička z vody a listů totiž dokáže změnit hlavy kolejnic v nebezpečnou skluzavku. Tento problém je každoročním podzimním koloritem na železnici, přičemž v horských oblastech nejen Jesenicka je někdy situace opravdu dramatická. Zejména strojvedoucí proto už léta pokládají oprávněnou otázku: Co s tím?

**N**a první pohled malichernost: jak mohou spadlé listy ohrozit mnohatunový kolos? Fyzikální zákony jsou ale neúprosné. Adheze, kterou jinak spojení kolo-kolejnice bezpečně zaručuje, může v podzimních klimatických podmínkách (vlhkost, déšť, mlha) za přítomnosti hlavního „pachatele“ – listů – klesnout až na nulu. V nejhorším případě se souprava může stát zcela nepohyblivou.

## Kritické jsou zejména oblouky ve stoupání

„Možná horší než mazlavé mýdlo,“ vystihuje podstatu hmoty usazené v podzimním období na kolejích vedoucí šumperského provozního pracoviště DKV Olomouc Jaroslav Hubáček. „Hnací vozidla ztrácejí schopnost adheze a začínají silně prokluzovat. Ač mají všechna vozidla k dispozici pískovače, nacházejí se hlavně na úseku Horní Lipová – Ramzová některé kritické oblouky, kde nepomáhá ani pískování. V ten moment posíláme na vlak z údolí pomocnou lokomotivu, a pokud není k dispozici, musí se vlak vrátit sunutím za spolupráce vlakového doprovodu do nejbližší stanice a podle pokynů dispečerů ČD operativně řešíme jeho další jízdu,“ říká Jaroslav Hubáček, který sám dlouhá léta jezdil jako strojvedoucí na Šumpersku a Jesenicku a o spadlém listu na trati ví své.

## Kvůli listům musíme odpojovat vozy, aby vlaky vůbec vyjely

Tato situace se podle šumperských někdy řeší i odpojením některých vozů ze soupravy, čímž se vlak stane lehčím a má větší šanci vyjet do stoupání. Nejde ale o stoprocentní recept, protože někdy není možné vozy odpojit z důvodu jejich přesného řazení a oběhům souprav. Například u některých regionálních vlaků vedených motorovými vozy řady 810 s přívěsnými vozy o10 se po domluvě s olomouckým KCOD přívěsný vůz zanechává v údolní stanici a cestující jsou požádáni o přestup do samotného motorového vozu, který má poměrně velkou šanci stoupání i s „mazlavý-

Velké problémy s jemnou kašičkou z listů mají také rychlíkové soupravy vedené Brejlovci řady 750.7, resp. 754.

## Jižní Morava volá po větší propustnosti tratí

**V** posledních letech se u Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) objevuje zajímavý trend. Zatímco u autobusů zaznamenal organizátor dopravy, společnost KORDIS, nárůst počtu cestujících, u železnice tato čísla stagnují. „Železniční spoje využívají cestující takřka stále stejně. Na některých tratích jsme dokonce zaznamenali i meziroční pokles. Důvodem ovšem není nezáměr lidí o cestování veřejnou dopravou, ale nedostatečná infrastruktura a nepravdivost vlaků na problematických tratích,“ říká Jiří Horský, ředitel společnosti KORDIS.

Jak tento problém řešit? Podle ředitele Horského je nutné připravit takové projekty, které by nedostatky železniční infrastruktury vyřešily a současně harmonicky propojily dálkovou a regionální dopravu. Z tohoto důvodu se společnost KORDIS stala jedním z partnerů projektu RAILHUC, který se realizuje v řadě



FOTO IVO VLACHYNSKÝ A MARTIN HARÁK



míst střední Evropy na síti TEN-T, např. v italském regionu Emilia Romagna v čele s městem Boloňa.

## Dálková doprava se rozvíjí, ale přibrzdí regionální

V rámci Jihomoravského kraje se konkrétně uvažuje o řadě drobnějších staveb, které by ale výrazným způsobem zvýšily potenciál železniční dopravy. KORDIS například nechal – po domluvě se SŽDC – zpracovat technicko-ekonomickou studii revitalizace nevyužívané tratě z Hrušovan u Brna do Židlochovic, kam by mohly z Brna zajíždět přímo spoje. „Naším cílem je zvýšit propustnost jihomoravských tratí, provést jejich revitalizaci, elektrizaci a zvýšení traťových rychlostí. Pracujeme i na zadání studie otevření nových železničních zastávek a systémového řešení záchytných parkovišť Park+Ride v kraji,“ vysvětluje ředitel Horský.

Ironií je, že dálková železniční doprava začíná na jižní Moravě rozvoj. Na trase Brno – Praha došlo ke zvýšení počtu spojů i cestujících. „Za stávajících podmínek bohužel dálkové vlaky brzdi regionální doprava. Důvodem je časté předjíždění ve stanicích. I malé zpoždění totiž negativně ovlivní návaznost mezi vlaky i mezi vlakem a linkovým či městským autobusem,“ upozorňuje ředitel společnosti KORDIS. Receptem by podle něj mělo být oddělení železniční infrastruktury pro dálkovou a regionální dopravu. Proto jsou podle něho namísto diskuze o novém vysokorychlostním kolejevném spojení mezi Prahou a Brnem.

V současnosti musí veškeré vlaky (včetně nákladních) jezdit po dvou kolejích. V úseku mezi Letovicemi, Brnem a Vranovicemi se vyskytují i úseky s maximální rychlostí jen 80 km/h. „Máme leckde obrovské problémy natrasovat osobní vlaky mezi rychlíky a spoje EC, o dodržo-

Možná by stálo za úvahu, kdyby SŽDC vyčlenila jednu malou cisternu zapřaženou za malý traťový mechanismus, která by tryskala vodu podle potřeby na koleje v kritických úsecích.

mi“ kolejemi vyjet. Nejméně problémů mají v tomto podzimním marasmu třívozové jednotky Regionova Trio, které jsou dvoumotorové, takže zdolají vrcholy i v extrémních podmínkách.

Velké problémy s jemnou kašičkou z listů mají ale rychlíkové soupravy vedené Brejlovci řady 750.7, resp. 754. Jde o tří- až šestivozové těžké vlaky, které jezdí zpravidla mezi Jeseníkem a Brnem. „Jeden z posledních případů jsme zaznamenali 20. října, kdy nedělní šestivozový spěšný vlak 1402 uvízl v jednom z oblouků před Ramzovou. Po neúspěšném pokusu o vyjetí musel přijet na pomoc další Brejlovec z Jeseníku a díky dvěma lokomotivám se vlak podařilo asi po dvou hodinách dopravit na vrchol tratě, kterou možná řada lidí zná jako Slezský Semmering. Tyto příhody jsou bohužel běžným úkazem každého podzimu,“ dodává Hubáček.

## Pomohla by vodní očista

Většina strojvedoucích z šumperského depa má velké zkušenosti z jízdy po horské trati a dovede se dobře připravit na tyto každoroční „podzimní hrátky“. To ovšem problém neřeší. Ani sebevětší snaha strojvedoucích a sofistikované protiskluzové systémy vozidel nezvítězí nad zmíněným problémem. „V kritickém období máme, pokud je to jen trochu možné, dokonce na rozhodujících místech přípravu záložní lokomotivu, která je schopná vyjet na pomoc uvízlému vlaku. Ne vždy je to však možné. Z důvodu přesného počtu lokomotiv na naše traťové výkony není strojů nazbyt. Podobně na tom jsou i kolegové ze společnosti ČD Cargo, kteří jezdí většinou v noci, takže si mohou pomoci i tím, že odvěsí některé vozy, pro které se následně vrátí. Nebo musí vyjet za pomoci více strojů.“

A jak by se dalo těmto situacím teoreticky předcházet? Možná by stálo za úvahu, kdyby SŽDC mohla vyčlenit jednu malou cisternu zapřaženou za malý traťový mechanismus, která by tryskala vodu podle potřeby na koleje v kritických traťových úsecích a smyla tak „podzimní směs“. Mokra totiž podobně potíže nezpůsobuje. I při silném dešti stroje vyjedou takřka všude. Mokra trať by proto byla lépe sjízdná než zdánlivě na první pohled suchá, ale potažená mikrofilmem ze spadlého listu a vody.

MARTIN HARÁK

vání pravidelného taktu ani nemluví. Jsou úseky, kam nejsme schopni dostat všechny potřebné regionální vlaky. Přitom pro cestující může být příměstská doprava atraktivní při intervalu maximálně třicet minut, ve špičce patnáct,“ argumentuje Horský.

## Dobrý příklad z Itálie

V severní Itálii pomohla vysokorychlostní trať k ekonomickému rozvoji. Zmíněná Boloňa, která je velká asi jako Brno, získala díky novému spojení s Římem a Milánem fakticky nové pracovní příležitosti pro své obyvatele. Jejich mobilita se totiž dramaticky zvýšila. Současně se zefektivnil systém integrované dopravy a Boloňa se stala centrem obrovské sítě městských a dálkových autobusů i ekologičtějších trolejbusů. Pokud by se tedy postavila vysokorychlostní trať mezi Prahou a Brnem, jižní Morava by z toho mohla jen profitovat.

MARTIN HARÁK



**VÝLUKA.** V létě začala v maďarské stanici Vác rozsáhlá rekonstrukce, která skončí v roce 2015. Propustnost pro dálkové spoje se tak snížila.

FOTO GYULA KADOCSEA

# Modernizace uzlu Vác zpožďuje EuroCity z Maďarska

Už jste asi zpozorovali, že vlaky EuroCity jedoucí z Maďarska mají často zpoždění v řádu desítek minut. Taková Hungaria dorazí včas pouze jednou za uherský rok. K hlavním příčinám tohoto nepříznivého stavu patří rozsáhlá modernizace stanice Vác, která zásadním způsobem ovlivnila všechny regionální i dálkové spoje tudy projíždějící.

V létě letošního roku začala komplexní rekonstrukce staničního uzlu Vác v Maďarsku. Práce zahrnují přestavbu nádražní budovy, vybudování nových ostrovních nástupišť s úplně novými podchody a revitalizaci parku s přílehlými prostory u nádraží. Stavba má významný dopad i na cestující v České republice. Všechny dálkové vlaky přijíždějící od Budapešti totiž pravidelně nabírají nezanedbatelné zpoždění.

## Hotovo bude až v roce 2015

Co se týče železničního spodka a svršku, ten se ve Vácu dočká obnovy. Vytrhají se staré koleje, místo nich budou položeny nové. Cestující se konečně dočkají podchodů a nástupišť, které vyhoví evropským normám. Vymění se také sloupy trakčního vedení, instalují nová měděná elektrická vedení, modernizují elektrické rozvody a veškerá elektrická zařízení včetně zabezpečovací a sdělovací techniky. Dojde i na instalaci panelů audiovizuálního systému pro cestující. Projekt zahrnuje též výstavbu dvou parkovišť P+R v blízkosti stanice. Celková investice dosahuje 20 miliard forintů čili zhruba 1,8 miliardy českých korun. Práce mají být hotové v červnu 2015.

Rekonstrukce je rozdělena na několik etap. Vítězné konsorcium firem se snaží postupovat tak, aby nedocházelo k značnému narušení plynulosti dopravy na

**Když vlak uvízne na jednokolejném úseku, nastává dočasný chaos, což odnášejí i EuroCity do Prahy.**

této trati. Vzhledem k tomu, že na trati Budapešť – Vác – Szob platí už beztak napnutý taktový jízdní řád, moc se to ne-daří. Dochází k velkým zpožděním vlaků a narušení obrátu souprav. Mimořádná opatření mají vliv i na mezinárodní spoje vyšší kategorie – do Prahy i Varšavy. Aby se problém s obrátem souprav eliminoval, musely se oficiálně prodloužit jízdní doby u vnitrostátních vlaků v relaci Budapešť – Göd až o 3 minuty a v relaci Budapešť – Szob dokonce o 10 minut. Současně zde dráhy nasazují push-pullové soupravy nebo jednotky.

## Propustnost tratě je na hraně

Ve stanici Vác před rekonstrukcí sloužilo devět kolejí. Po zahájení stavby došlo k vyloučení hned poloviny kolejí včetně těch, kde ve špičce jezdí vlaky i v pětiminutovém sledu. Vác totiž leží na frekventované trati mezi Budapeští a Szobem (s pokračováním na Slovensko) a ze směru od Budapešti pár kilometrů před samotnou stanicí se na ni napojuje trať ze směru od Veresehyházu. Na severním zhlaví stanice Vác se zase napojuje lokálka ze směru Balassagyarmat a Diósjenő. Aby vlaky alespoň na hlavní trati mohly jezdit nadále v taktu, padlo rozhodnutí, že uzlovým bodem pro spěšné vlaky bude (namísto stanice Vác) stanice Göd. Kvůli stavebním pracím a logistickým operacím (např. odvoz šterku nákladními auty) se úplně uzavřela trať ze směru Veresehyházu. Na druhém konci uzlu,

na severním zhlaví stanice Vác, je vyloučena kolej pro vlaky ze směru Balassagyarmat a Diósjenő. V obou případech dopravu zajišťují autobusy. Takže nám pro vlaky zbyly čtyři staniční koleje. To je z hlediska propustnosti tak frekventované tratě velice na hraně. Aby toho nebylo málo, výlukový jízdní řád platí i v úseku Vác – Göd, kde je navíc vyloučena i jedna ze dvou kolejí kvůli přeložce tratě o pár metrů níže k Dunaji. Proč zrovna teď, když je situace beztak dost komplikovaná? Na to asi odpověď není.

na severním zhlaví stanice Vác, je vyloučena kolej pro vlaky ze směru Balassagyarmat a Diósjenő. V obou případech dopravu zajišťují autobusy. Takže nám pro vlaky zbyly čtyři staniční koleje. To je z hlediska propustnosti tak frekventované tratě velice na hraně. Aby toho nebylo málo, výlukový jízdní řád platí i v úseku Vác – Göd, kde je navíc vyloučena i jedna ze dvou kolejí kvůli přeložce tratě o pár metrů níže k Dunaji. Proč zrovna teď, když je situace beztak dost komplikovaná? Na to asi odpověď není.



Část regionálních vlaků přes stanici Vác nahradily autobusy. ZDROJ MÁV

## EuroCity častěji zastavují

Ze zkušenosti z posledních týdnů je jasné, že na trati mezi Budapeští a Szobem je situace velice složitá. Občas se vyskytne i výpadek elektrického proudu či porucha zabezpečovacího zařízení. Když nějaký vlak uvízne na jednokolejném úseku, nastává dočasný chaos, což odnášejí i spoje EuroCity do Prahy. Mimochodem, MÁV vyhlásily od 4. listopadu opět nový výlukový jízdní řád, který bude platit pravděpodobně až do 14. prosince, tedy do konce tohoto grafikonu. I v nejbližší budoucnosti tedy musíme počítat s tím, že vlaky EC od Budapešti přijedou obvykle se zpožděním. Navíc mimořádně zastaví i ve stanici Göd. Některé spoje obsluhují v úseku Göd – Vác všechny stanice a zastávky.

GABRIEL KORCSMÁROS

# Jak se změní německý a rakouský grafikon

S celoevropskou změnou jízdního řádu od 15. prosince přichází celá řada novinek také v jízdních řádech u našich jižních a západních sousedů. Rakouské spolkové dráhy pokračují v trendu náhrady spojů InterCity moderními soupravami Railjet. Nyní se to bude týkat části vlaků spojujících Vídeň s Tyrolskem a Vorarlbergem.

## Kratší jízdní doby a vzestup přestupního uzlu Salcburk

Dopravní koncept IC s obsluhou zastávek Kufstein, Jenbach, Wörgl v oblasti Unterinntal a Imst/Pitztal, Ötztal v západní části Oberland však zůstane zachován. Obyvatelé Unterinntalu se tak dostanou do Vídně o půl hodiny rychleji než dosavadními vlaky IC; z Oberlandu se cesta do Vídně zkrátí dokonce o 50 minut. O několik minut zrychlí i vlaky mezi Vídní a Innsbruckem. Nejrychlejší spoje urazí tuto trasu za 4 hodiny a 8 minut.



Railjety nahradí v Rakousku další spoje InterCity. FOTO DEUTSCHE BAHN

Po dokončení modernizace salcburského hlavního nádraží jsou tam opět k dispozici všechny koleje a nástupiště. Salcburk se tak stane významným přestupním uzlem na pomezí Rakouska a Německa s přestupními vazbami mezi spoji Railjet, EuroCity a InterCity ve směrech Vídeň, Graz, Villach, Innsbruck,

Curych a Mnichov. Rakušané obnoví také dva páry vlaků IC mezi Grazem a Lincem s cestovním časem asi 3 hodiny, zrychlí spojení Graz – Salcburk pod 4 hodiny a ve spolupráci s Itálií obnoví jeden pár denních spojů mezi Vídní a Benátkami přes Villach.

## Otevírá se CityTunnel v Lipsku

Také německé cestující čekají změny. V Lipsku bude konečně otevřen CityTunnel, který umožní přímé vedení vlaků pod městem v ose sever-jih. Díky tomu dochází k zásadním změnám v systému S-Bahn-Mitteldeutschland. Bude zavedeno šest nových linek a cesta do Lipska se díky podzemní trase z některých směrů zkrátí až o 40 minut. Další zrychlení zaznamená po dokončené renovaci trať Berlín – Rostock. Tam se zkrátí cestovní čas o půl hodiny – pod 2 hodiny. Od léta příštího roku mají vlaky uspořít ještě dalších asi 15 minut.

Rozsáhlejší změny u dálkových linek se připravují především u spojů směřujících do Lipska a Drážďan. Na dosavadní IC linku Drážďany – Frankfurt Flughafen budou nasazeny jednotky ICE. Dvouhodinový interval těchto spojů doplní upravená a prodloužená IC linka Drážďany – Lipsko – Magdeburg – Hannover – Kolín nad Rýnem, která tak nabídne nové přímé spojení saské metropole se Severním Porýním. Naopak dosavadní ICE linka Drážďany – Wiesbaden bude převedena do kategorie IC, bude zkrácena do Lipska a DB na ni nasadí modernizované soupravy.

Německé dráhy se také mnohem více zaměří na silnici. Nové linky IC BUS spojí čtyřikrát denně Mnichov a Curych a pětkrát denně bude zavedeno přímé spojení Praha – Norimberk – Mannheim. Celou cestu z Prahy do Mannheimu urazí IC BUS za 6 hodin a 40 minut.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

## KRÁTCE

### NĚMECKO

#### Škodovka má dceru pro expanzi na západ

Společnost Škoda Transportation založila v německém Mnichově dceřinou společnost. Cílem společnosti Škoda Transportation Deutschland je přivést další česká vozidla na koleje v Německu, Rakousku a Švýcarsku. Od prosince 2016 budou na trati Norimberk – Ingolstadt – Mnichov jezdit škodovské soupravy, takže tým německé dceřinky se rozrostne o techniky, kteří zajistí servis pro tato vozidla DB Regio.

### ITÁLIE

#### Poplatky za dopravní cestu prý diskriminují

Soudní dvůr EU rozhodl, že Itálie řádně neimplementovala evropskou legislativu zajišťující nezávislost provozovatele železniční infrastruktury. Dvůr zdůraznil fakt, že o výši poplatků za využití infrastruktury rozhoduje společnost RFI, která je součástí národní železniční skupiny FS. Systém prý vytváří diskriminaci a znesnadňuje vstup nových subjektů na trh. Podřízenost RFI ministerstvu dopravy v případě poplatků za dopravní cestu označil soud jako hlavní důvod, proč žalobě Evropské komise vyhověl.

### SLOVENSKO

#### Do ZSSK Cargo mají vstoupit partneři

V blízké budoucnosti se slovenská společnost ZSSK Cargo chystá založit dceřiné společnosti zaměřené na správu nákladních vagonů a na intermodální dopravu. Část akcií bude nabídnuta potenciálním partnerům v mezinárodním tendru. Vyhodnocení závazných nabídek je naplánováno na březen 2014. Prodej akciových podílů se má uskutečnit v druhé polovině příštího roku. Slovenská vláda od nových partnerů očekává zvýšení efektivnosti správy nákladních vagonů, zvýšení kvality služeb a objemu intermodální dopravy.

### ČÍNA

#### Osmivozové jednotky obsluhují Hongkong

V listopadu vyjela z podniku CSR Qingdao Sifang první z devíti vysokorychlostních jednotek, které objedнала společnost MTR Corp. Vlaky jsou určené pro spojení Hongkong – Šenžhen – Guangzhou. Objednávka má hodnotu 1,74 miliardy hongkongských dolarů. Osmivozové jednotky nabídnou 579 míst k sezení. Jsou navrženy pro rychlost až 350 km/h, v tunelu pod Hongkongem pojedou „jen“ 200 km/h. Do ostrého provozu se vysokorychlostní vlak dostane v dubnu příštího roku, celá trať bude hotová v roce 2015.

### TURECKO

#### Otevřeli železniční tunel pod Bosporem

U příležitosti Dne republiky byl slavnostně otevřen Marmanský tunel mezi evropskou a asijskou částí Istanbulu. Slavnostního aktu se zúčastnil prezident Abdullah Gül, přítomni byli i rumunský premiér a somálský prezident. Počáteční provoz bude omezen na jízdy metra, které zvládne trasu v podmořském tubusu za čtyři minuty. Od poloviny roku 2015 zde začnou jezdit i vlaky stanicemi Halkalı a Gebze. Podle vize investora by tunel mohl sloužit i jako součást trasy z Tokia do Londýna.

### FRANCIE

#### Vláda podpoří další stavbu rychlých tratí

Ministr dopravy Frédéric Cuvillier oznámil záměr postavit dvě nové vysokorychlostní tratě v délce 410 km. Trať spojí Bordeaux s městy Toulouse a Dax. Dokončení úseku na Toulouse se plánuje v roce 2024 a rozpočet představuje částku 5,9 miliardy eur. Nejrychlejší jízdní doba mezi Paříží a Toulouse se zkrátí na 3 hodiny a 10 minut, což je proti současnosti hodinová úspora. Další 50 minut se získá po otevření tratě mezi Tours a Bordeaux v roce 2017. Podle ministra se vysokorychlostní síť do roku 2032 dostane ke španělským hranicím. (oz, acri)

Smíchovská vagonka, která vznikla v polovině 19. století, se proslavila nejen výrobou železničních vozidel. Do jejího portfolia patřily i tramvaje. Tu úplně první zde dokončili v roce 1897. V polovině šedesátých let padlo v rámci RVHP rozhodnutí, že na Smíchově přednostně zajistí všechny tramvaje pro NDR. Jenže soudruhům ve východním Německu se to moc nelíbilo.



GÖRLITZ. Česká tramvaj jede v roce 1983 po berlínské ulici. FOTO SBÍRKA AUTORA (2x)

### Do kterých měst ČKD Praha dodala tramvaje Gotha

Halle	77 motorových, 97 vlečných vozů
Cottbus	12 motorových, 11 vlečných vozů
Erfurt	6 motorových, 2 vlečné vozy
Zwickau	6 motorových, 1 vlečný vůz
Brandenburg	3 motorové, 2 vlečné vozy
Görlitz	3 motorové, 2 vlečné vozy
Plauen	2 motorové, 1 vlečný vůz
Gotha	4 motorové vozy
Gera	2 vlečné vozy
Jena	2 vlečné vozy

Část z výše uvedených vozů se později dostala do provozu v dalších městech v NDR.

# Tramvaje ze Smíchova mířily do východoněmeckých měst

Celkem bylo v ČKD vyrobeno 117 hnacích a 116 vlečných vozů převážně pro metrový rozchod. V Německu se totiž používalo osm druhů rozchodů pro městskou kolejovou dopravu.

Továrna z pražského Smíchova byla svého času největším výrobcem tramvají na světě. Závod, který se po druhé světové válce jmenoval Tatra nebo ČKD Praha, patřil logicky mezi nejvýznamnější v rámci družebních vztahů socialistických států. Dne 10. července 1965 byla dokonce podepsána dohoda mezi podniky zahraničního obchodu z Německé demokratické republiky a Československa, která stanovila, že se veškeré tramvaje pro NDR budou vyrábět právě zde, a to v upravené podobě českého vozu typu T3. Smíchovská Tatra se stala přednostním dodavatelem tramvají pro východoněmecká města.

### Sériová výroba probíhala v Praze v letech 1967–68

S tímto rozhodnutím ovšem nesouhlasili někteří provozovatelé v NDR, kteří nadále požadovali menší vozy německé

výroby typů T57 či T2-62. Ty se staly známé pod přezdívkou Gotha, a to podle místa jejich výroby – společnosti VEB Waggonbau Gotha. Naše čtyřnápravové tramvaje se pro východoněmecká města nehodily kvůli své mohutnosti i energetické náročnosti. ČKD Tatra byla proto nucena dočasně převzít výrobu německého vozu (výroba ve městě Gotha skončila v roce 1967). Prototyp byl v ČKD postaven už v roce 1966 a dodán do města Halle. Naše motorové vozy označené jako typ T2D a přívesné vozy B2D se sériově vyráběly v letech 1967–68. (Písmeno T znamená Triebwagen, tedy hnací vůz, B znamená Beiwagen neboli vlečný vůz, číslice 2 odkazuje na počet náprav.)

Celkem bylo v ČKD vyrobeno 117 hnacích a 116 vlečných vozů převážně pro metrový rozchod. V Německu se totiž používalo osm druhů rozchodů pro městskou kolejovou dopravu – od 600 mm až



Snímek z 80. let 20. století zachytí českou Gothu v ulicích Gery.

po 1 458 mm. Některé netradiční rozchody zůstaly dodnes, např. v Chemnitzu 925 mm nebo v Rostocku 1 440 mm. A právě vzhledem k různorodosti roz-

chodů trati byly „české Gothy“ dodány v omezenějším rozsahu, než se původně předpokládalo.

### Řazení pomocí volantů

Na tramvajích převládala tradiční žlutá východoněmecký nátěr, ale byla i města, kde tramvaje jezdily v barvě červené (Zwickau, Cottbus). Vůz typu T2D byl dvounápravový, jehož jednosměrná skříň spočívala na samostatném podvozku. Vlečné vozy byly vzhledově podobné konstrukce a běžně se provozovaly i třívozové soupravy. Motorový vůz o hmotnosti 12,5 tuny měl délku 11 620 mm, šířku 2 200 mm a výšku (bez pantografu) 3 115 mm. Oficiálně činil počet míst k sezení 20 a ke stání 70. Řazení jízdních a brzdových stupňů se provádělo pomocí volantů (automobilový typ Wartburg)! Pedály na podlaze sloužily k ovládání pískovačů a brzd.

V Praze na Smíchově se stavěly hrubé skříňové vozy a prováděla finální montáž. Elektrickou výzbroj i jednotlivé části vozů dodávaly už německé podniky. V menší míře se na výrobě podílely i další české firmy. Hotové tramvaje se do NDR převážely po železnici ze smíchovského nádraží. Dvounápravové tramvaje typu Gotha se v NDR velmi osvědčily a v malých dopravních podnicích tvořily páteř ve veřejné dopravě více než 30 let. Tramvaje Gotha se postupem času objevily na kolejích v Rumunsku, Rusku a Ukrajině. Existovala dokonce varianta, že by se objevily na kolejích v Liberci. **JAN DVORÁK**

INZERCE



ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55. e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h  
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: 1. 5.–30. 9.; pondělí–pátek 9.00–18.00 h, sobota 9.00–14.00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



### Česká republika

#### Liberec – hotel Centrum Babylon\*\*\*\*

VÝHODNÁ NABÍDKA PRO KLIENTY CK ČD Travel s.r.o. – POSLEDNÍ ŠANCE !!!

Termín: 4. 1.–31. 3. 2014

Cena: 2 690 Kč/osoba/2 noci, dítě do 13,99 let ZDARMA v doprovodu dospělé osoby

Cena zahrnuje: 2x ubytování, 2x polopenzí, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin. Možnost prodloužení pobytu za příplatek 1 100 Kč/osoba/noc.



### Slovensko

#### Sklené Teplice

Teplá zima – LD Park, Lenka

Cena: 7 645 Kč; termín: 1. 12.–20. 12. 2014

Cena zahrnuje: 7 nocí s plnou penzí, 1x vstupní lékařské vyšetření, 2 procedury/os./den, vstup do Báňského koupela, vstup do sauny, využití masážně-rekondičních strojů.



### Česká republika

#### Karlovy Vary – penzion Fan

Wellness prodloužený víkend; termín: 28. 11.–22. 12. 2013

Cena: 2 555 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 4 dny/3 noci/čtvrtek–neděle nebo kdykoli v průběhu týdne, 3x ubytování, 1x klasickou masáž zad, 1x relaxaci v solné jeskyni, 1x infrasaunu, 1x vstup do bazénového komplexu/plaveckého bazénu 25 m, relaxační bazén, saunu, páru, whirlpool/1x romantickou koupel Sissi v minerální vodě/společnou/1x vstupenku do muzea Becherovky vč. degustace.

BONUS: internet na pokoji zdarma, parkování pod uzamčením zdarma



### Itálie

#### Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

Itálie – Neapolský záliv a jeho okolí

Termín: 19.–24. 3. 2014

Cena: 5 590 Kč

Cena zahrnuje: 3x ubytování v hotelu nebo penzionu se snídaním, 2x místenku, služby vedoucího zájezdu. Jeden z nejkrásnějších koutů Itálie – Neapolský záliv a jeho okolí – navštívíme antické Pompeje, zámek a rozlehlé zahrady v Casertě, antické chrámy v Paestu, celodenní výlet na nejkrásnější ostrov v zálivu – Capri.

Více informací na telefonním čísle 972 243 051 – Veronika Žebrakovská



### Česká republika

#### Krkonoše – hotel Idol

Vánoční pobyt; termín: 21. 12.–25. 12. 2013

Cena: 2 280 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 4 noci, 4x polopenzí, pokoj s vlastním sociálním zařízením TV/SAT.



### Itálie

#### Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

Itálie – za památkami antického Říma

Termín: 21. 2.–25. 2. 2014

Cena: 3 690 Kč

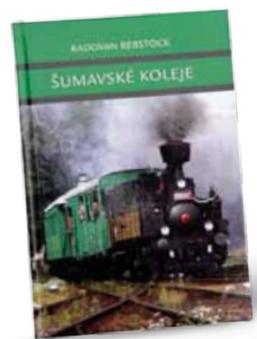
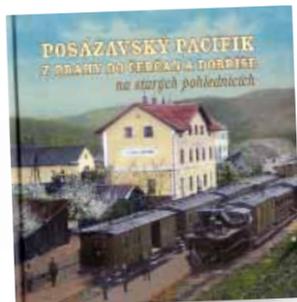
Cena zahrnuje: 2x nocleh se snídaním, 2x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Pojedte s námi objevovat starobylé město. Navštívíme tržiště Campo dei Fiori, Ústa pravdy, bývalý stadion Cirkus Maximus, Tiberský ostrov, malebnou a světoznámou čtvrť Trastevere, pahorek Gianicolo s výhledy na Řím, prohlídka Říma – antická dominanta města Koloseum, Forum Romanum, Palatinské návrší, Kapitolské náměstí, památník Viktora Emanuela II., kostel San Pietro in Vincoli, Lateránská bazilika, Svaté schody a další...

Více informací na telefonním čísle 972 243 051 – Veronika Žebrakovská

# Doporučujeme knižní tituly jako dárek pod stromeček

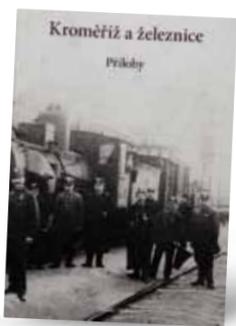
Nastal čas adventu, a tudíž i vánočního nakupování. V redakci jsme dospěli k názoru, že mezi oblíbené tipy na dárky patří i zajímavé knižní publikace s železničářskou tematikou. Vybrali jsme pro vás zejména takové tituly, které se na trhu objevily jako novinky v posledních týdnech.



## ŠUMAVSKÉ KOLEJE

Skoro jako upoutávka na titul Zaniklý svět šumavských železnic, který na rok 2014 chystá Academia, vyhlíží na trhu útlá knížka z téže lokality nazvaná Šumavské koleje. Napsal ji Radovan Rebstöck, který si ji také ve svém sušickém vydavatelství coby už 130. knihu vydal. Na 136 stranách A5 najdete základní informace o drahách Šumavy, řada archivních záběrů je i ze sbírek Romana Kozáka a Vladislava Šlégra. Vytiskl Akcent Vimperk. Doporučená cena je 260 korun.

pohádky přednosty Drahoráda vydává nakladatelství Junior v Říčanech u Prahy. Robert Drozda je podepsán i pod publikací Železná dráha v Plasích, která se vrací k nedávnému výročí tratě Plzeň – Žatec.



## KROMĚŘÍŽ A ŽELEZNICE

Více než klasickou drážní brožurku formátu A5 najdete pod tímto názvem. O historii tratě Kojetín – Valašské Meziříčí se dočtete na 104 stranách, kde najdete i řadu zajímavých snímků. Bonusem jsou barevné přílohy, kde se dozvíte více o historii, zajímavostech a samozřejmě hlavně o vozidlech jezdících na jmenované trati. Doporučená cena je 120 korun. Knihu vydává sdružení Kroměřížská dráha, vytiskla ji tiskárna Českých drah v Olomouci.

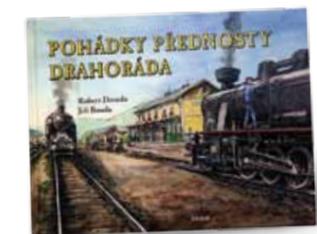
## POSÁZAVSKÝ PACIFIK Z PRAHY DO ČERČAN A DOBRŠÍE NA STARÝCH POHLEDNICÍCH

Delší název už pátého pokračování obrazových publikací z nakladatelství Tváře – Jitka Průžová. Posázavím se virtuálně svezete už podruhé (loni to byl Pacifik zvaný horní). Autorům Karlu Černému, Jakubu Džurnému a Martinu Navrátilovi se za pomoci archivů a soukromých sbírek podařilo poskládat historické pohledy a fotky nejzajímavějších míst naší legendární tratě z dob zhruba do roku 1950. Publikace má celobarevný čtvercový formát a 132 stran.



## DALŠÍ TIPY NA DÁRKY

- Nástěnný kalendář Železničáře se snímky stanoviště (lze ho získat jen v rámci předplatného na rok 2014, zvýhodněná cena 190 korun)
- Sborník Kulturní dědictví KFNB (A5, 200 stran, 299 korun)
- Tomáš Havíř: Malokarpatské úzkorozchodné železnice na panstvích Pálfiůvců (formát A5, 240 stran, slovensky, 365 korun)
- Proč má zubačka zuby (A5, 20 stran, 79 korun, brožura)
- Železniční mapa Slovenska (1:1 000, 75 korun)



## POHÁDKY PŘEDNOSTY A ŽELEZNÁ DRÁHA V PLASÍCH

Věděli jste, že existuje polepšovna pro mašinky? Nebo lokomotiva Šmudla a dokonce mašinka, která nechtěla chodit do školy? To všechno okořeněné krásnými obrázky akademického malíře Jiřího Boudy najdete v sympatické knížce, kterou pro vás napsal Robert Drozda. Křest této půvabné knížky pro nejmenší se uskutečnil počátkem listopadu v žižkovském centru čtení Tapatan, kde se nejen rozdávaly autogramy, ale také se tu železniční pohádky v podání herce Divadla pod Palmovkou René Přibila otestovaly přímo na dětech. Už druhé



## ANATOMIE PARNÍCH LOKOMOTIV

Velkou obrázkovou knihu adresuje autor Hynek Palát především mladším čtenářům. Ti se v ní dozvědí, jak fungují všechny základní i třeba méně viditelné komponenty, a pochopí technický zážrak, kdy se oheň a voda mění na pohyb. Křest knihy se uskutečnil v neděli 10. listopadu, a to dokonce za asistence parní lokomotivy Šlechtičny 475.179, která svezla účastníky Pražským Semmeringem a Prokopským údolím. Vydavatelem je CPress ze skupiny Albatros media.

MARTIN NAVRÁTIL

## POŠTA

### Setkání s vlakvedoucí u Tanvaldu potěšilo

Vážení zástupci Českých drah, při našem letním putování jsme potkali velmi výjimečnou vlakvedoucí. Svým nadprůměrným, profesionálním, ba přímo výjimečným přístupem obohatila cestu nejen nám, ale i dalším dospělým a dětem. Bylo to na trase Smržovka – Tanvald – Kořenov. Poskytla nám vyčerpávající informace o vlakových spojích, historii ozubené vlakové dráhy, akcích pro veřejnost. Navíc dětem rozdala obrázkové jízdenky s básničkami. Kdyby bylo takových zaměstnanců víc, bylo by cestování s ČD rozhodně příjemnější. Setkání se zmíněnou vlakvedoucí vám určitě zvyšuje prestiž.

HANA STAŇKOVÁ

### Proč cestující odkládají batohy na sedadla

V Železničáři jsem si přečetl kritiku, že cestující často odkládají zavazadla na sedadla (čímž brání ostatním, aby si k nim přisedli). Je to skutečně nepříjemné, když cestujete v plném vlaku a přítom skoro polovina sedadel je zabraná taškami, batohy a dalšími věcmi. Staré vagony ovšem měly dostatečně velké police, zatímco ve většině moderních vozidel není moc místa, kam zavazadla odložit. Významnou část cestujících ve vlaku přitom tvoří mladí lidé, kteří často mají s sebou obrovské batohy – a nemají je kam dát. Chyba proto není vždy v cestujících, ale v lidech, kteří schvalují podobu nových vozidel.

JOSEF MATUCHA

Poznámka redakce: U regionálních spojů ČD předpokládají, že cestující jede spíše na kratší vzdálenost. Některá nová/modernizovaná vozidla mají prostor pro zavazadla velká, např. Regionovy, částečně City-Elefanty a RegioPantery.

### Návrat notebooku s diplomovou prací

Ve čtvrtek 21. listopadu ráno ve vlaku S1, který přijel v 6.28 h na pražské Masarykovo nádraží, jsem zapomněl přenosný počítač. Měl jsem v něm rozdělanou diplomovou práci a další důležitá (a pro mě nenahraditelná) data. Tímto chci moc poděkovat nálezcí, který notebook našel a poctivě předal na patřičné místo, kde jsem si ho mohl vyzvednout. Chtěl bych říci, že se mezi námi najdou stále dobří lidé v tak zlé, uspěchané a konzumní době. Ještě jednou děkuji!

RADEK VAVŘÍK

### Karel Gott cestoval do Bratislavy spojem ČD

Služeb Českých drah využil 11. října mistr Karel Gott, který cestoval vlakem EC 171 Hungaria z Prahy do Bratislavy. Mnohonásobného zlatého slavíka na nástupišti pražského hlavního nádraží přivítal vlakový personál domovské stanice Břeclav, který ho doprovodil až do vozu první vozové třídy, kde měl rezervovaný oddíl až do Bratislavy hlavní stanice. Po odjezdu vlaku ze stanice Praha hlavní nádraží obdržel mistr denní tisk a vlakový personál mu popřál příjemnou cestu.

LUKÁŠ M. STRUŽKA

### Setkání v Domažlicích nejen pro pamětníky

Tradiční setkání bývalých železničářů se uskutečnilo v úterý 12. listopadu. Pro své členy je připravil ZV OSŽ stanice Domažlice. V prostorách domažlického Domu penzionu se sešlo sedm desítek železničářských důchodců, aby si po roce zavzpomínali a také se dozvěděli něco nového. Přítomně uvítal místní předseda OSŽ Oldřich Kraus. (Škoda že se nedostavil nikdo z vedení z Klatov.) Jak přítomní říkají, na setkání se vždy těší. Stále si mají co povídat a na co vzpomínat. Jak by také ne, vždyť většina nynějších důchodců prožila na dráze celý život. Také je potěší přítomnost mladších nástupců, kteří na posezení rádi chodí. Ke smutnější stránce patří vždy to, že se vzpomíná i na ty, kteří se už na nás dívají z ajznbonského nebička. Poděkování za zdražilou akci patří jak ředitelce penzionu, tak personálu. Snažili se i mladí učni, kteří měli v rámci praktické výuky na starost obsluhu hostů. Účastníci se alespoň na čas vrátili do mladších let a zapomněli na běžné denní starosti a bolesti.

JAN VYDRÁ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

## KŘÍŽOVKA

G. Ch. Lichtenberg (1742–1799) – německý filozof, fyzik, matematik, astronom: MOUCHA, KTERÁ NECHCE BÝT USMRCENA, UDĚLÁ NEJLÉPE, KDYŽ SI ...

POMŮCKA: AINU, ELK	REMEM (ZASTAR.)	KLOUDNĚ	OPATŘENÍ SEDELEM	URČEN	TEMĚR	SPOJKA (CÍ)	ZEDNICKÉ ZÁVAŽÍ	ZPĚVNÝ PÍK (ZDROB.)	ROPNÉ PALIVO	TEN	SNÍLEK	VYSTAVOVAT SLUNCI	VÍTEZNÝ POKRIK	CAVYKY (ZASTAR.)	ZMUCHLÁNO	NEODBOR-NÍK	PŮVODNÍ OBYVATEL JAPONSKA
ZKOSENÍ (TECH.)				ODCHYLKA OD DRAHY LETU				EPIDEMIE				CITOSLOVCE OHRAZENÍ			SPATNOSTI		
LÉČKA				GAL				SOUHLAS				SAPONÁT NA NÁDOBÍ			NĚMECKÝ KVĚTEN		
ANTICKÁ HRA V KOSTKY				RESORT				PŮDA				ČESKÁ METALOVÁ KAPELA NEFALŠOVANÁ			TKANICE		
TAJENKA																	
	PIANO PIANISSIMO (ZKR.)	STOLNÍ HRA				HORNÍ ČÁST CHODIDLA				CIZÍ ZKRATKA PRO ČÍSLO NAŠE POLIT. STRANA			USEŇ Z HOVĚZINY ST. VZTAŽNÉ ZÁJMENO		ZDRHO-VADLO		ZNAČKA ČISTÍHO PRAŠKU
NÁROK					MLUVNICKÉ KATEGORIE				DRUHÁ TRÁVA					URODNÉ MÍSTO V POUŠTI			
PLOŠNÝ STAVEBNÍ DÍL					KYSELÁ POCHŮTINA				POHOVKA					JEDNOTKA STANDARDNÍHO PENICILINU			
LEGRACE (HOVOR.)					KŘÍKY (RIDC.)				TRNOVNÍKY					UZÍČEK VETKANIE			

# Dostupné pouze v tištěné podobě

12

ZA POZNÁNÍM



## Íránské dobrodružství skupinky českých železničářů

z. díl

**PŘÁTELÉ!** V Iránu jsou to také dobrodružské země. Běžně si lidé ohodí mláči a vyzkouší se porazit. Je to spousta. Je to spousta, ale přitom vše vyjde jak vtipně, tak i vtipně. (Foto: Shutterstock)

V Teheránu se probouzíme v 11. hodin místního času. Oproti České republice je zde pusu o 2,5 hodiny. Venku je teplo, a tak se oblékáme do nejlehčí. Bereme si na sebe trička s kártním motivem. Naše kolegyně Martina si více uváže nezvytný šátek kolem hlavy, ale recepce přijde mimoděk jen v lehkých šatech na ramínka. Ihned se na ulici spustí velký křik a objevují se gesta se zklápenými rukama. Takhle to nepůjde – vracíme se a zahájkujeme si ruce.

Štano anglicky a nepouje, ale nepouje. Někdy třeba při pohledu v restauraci či na tržišti v parku, či při popovídání. Český jazyk se nám jako Oba. Dokážou si vyprávět i v angličtině (Dobrá, bez česky, jen dovedli se stát, že za pozvání na čaj se odprávně čekali něco poslat – je jasně zřejmé odměnit a rychle odejít).

čtené lidí na severu po horami. Angličtina vídání dobře odlišit. **Rezervace místo nezajít!** Na informování tabulí v obchodních místech vzhledem k množství lidí, kteří se snaží dostat do Iránu. Berme si tedy bagál a chystme ji na ruky. Bude, hlavně se však jít nechat zkontrolovat i v prvním vstupu a tisknutí po-

přehledně opět vyřizuje a bezpřekážkově. V Iránu cítilo jaro v létě, ale Iránu tradičně se to odlišuje. Iránu tradičně se to odlišuje. Iránu tradičně se to odlišuje. Iránu tradičně se to odlišuje.



4000 bylo v Iránu, což je velmi vysoký počet lidí, kteří se snaží dostat do Iránu.



Stavba na nádraží v Isfahanu, která je velmi moderní a má mnoho míst, kde se mohou lidé zastavit.



Stavba v Isfahanu, která je velmi krásná a má mnoho míst, kde se mohou lidé zastavit.

Růžička se nám stala velmi blízkou přítelkyní. V Iránu je to velmi blízká přítelkyně. V Iránu je to velmi blízká přítelkyně. V Iránu je to velmi blízká přítelkyně.

Na ulicích přejeli lidé se namlouvanými. Na ulicích přejeli lidé se namlouvanými. Na ulicích přejeli lidé se namlouvanými. Na ulicích přejeli lidé se namlouvanými.

Ukážu vám Iránské národní muzeum. Ukážu vám Iránské národní muzeum. Ukážu vám Iránské národní muzeum. Ukážu vám Iránské národní muzeum.

Výlet do pouště. Výlet do pouště. Výlet do pouště. Výlet do pouště. Výlet do pouště. Výlet do pouště.

Zpátky jsme museli autobusem. Zpátky jsme museli autobusem. Zpátky jsme museli autobusem. Zpátky jsme museli autobusem.



V poušti. V poušti. V poušti. V poušti. V poušti. V poušti.

**Jen dvakrát se stalo, že za pozváním na čaj se skrýval úmysl něco prodat – to jsme ale zdvořile odmítli.**

Iránské národní muzeum. Iránské národní muzeum. Iránské národní muzeum. Iránské národní muzeum.

Skoro každý nám nabízel pomoc. Skoro každý nám nabízel pomoc. Skoro každý nám nabízel pomoc. Skoro každý nám nabízel pomoc.

Předplaťte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090